

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЮРИДИЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ
ЗАОЧНА ФОРМА НАВЧАННЯ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

_____ Лихова С.Я.

«___» _____ 2020 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ «МАГІСТР»
ЗА ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЮ ПРОГРАМОЮ
«Правоохоронна діяльність»

**Тема: «Адміністративно-правове забезпечення правоохоронної функції
держави в галузі авіації»**

Виконавець: студент 2 курсу, групи ПР-201Мз Дирієнко Олександр
Володимирович

Керівник: к.ю.н., професор Пивовар Юрій Ігорович

Київ–2020

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Юридичний факультет

Кафедра кримінального права і процесу

Освітньо-професійної програми «Правоохоронна діяльність»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____ Лихова С.Я.

«_____» _____ 2020 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання кваліфікаційної роботи

Дирієнка Олександра Володимировича

1. Тема роботи «Адміністративно-правове забезпечення правоохоронної функції держави в галузі авіації», затверджена наказом ректора від 24 вересня 2020 р. № 1771/ст.
2. Термін виконання та захисту роботи: з 05 жовтня 2020 р. по 13 грудня 2020 р.; з 21 грудня по 27 грудня 2020 року.
3. Вихідні дані роботи: монографічна наукова література, міжнародні та національні нормативно-правові акти, узагальнення практики.
4. Зміст пояснювальної записки:
 - сутність правоохоронної функції держави в галузі авіації;
 - поняття та зміст адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації;
 - сутність й зміст авіації як галузі та сфери адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави;
 - нормативно-правова основа адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації;
 - суб'єкти адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації;

- особливості взаємодії суб'єктів як способу гарантій адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації.

5. Календарний план-графік

№ пор	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1	Вибрати тему кваліфікаційної роботи	до 01.10.2020	виконано
2	Затвердити тему і план роботи у наукового керівника	до 05.10.2020	виконано
3	Визначити статистичну, інформаційну базу дослідження скласти бібліографію	до 26.10.2020	виконано
4	Оформити і обговорити з науковим керівником перший розділ роботи	до 30.10.2020	виконано
5	Оформити і обговорити з науковим керівником другий розділ роботи	до 11.11.2020	виконано
6	Підготувати й подати наукову статтю за матеріалами роботи для опублікування у фаховому журнал	до 20.11.2020	виконано
7	Доопрацювати роботу, оформити її кінцевий варіант	до 29.11.2020	виконано
8	Отримати відгук керівника та рецензії	до 05.12.2020	виконано
9	Підготувати доповідь на захист	до 10.12.2020	виконано

6. Консультанти з окремих розділів

Розділ	Консультант (посада, П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Консультанти з окремих розділів не залучались			

7. Дата видачі завдання: 05.10.2020 р.

Керівник кваліфікаційної роботи к.ю.н., професор, завідувач кафедри конституційного і адміністративного Пивовар Юрій Ігорович

Завдання прийняв до виконання Дирієнко Олександр Володимирович

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи «Адміністративно-правове забезпечення правоохоронної функції держави в галузі авіації»: 131 сторінка, 132 використаних джерела.

АВІАЦІЯ, АВІАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ, ПРАВООХОРОННА ФУНКЦІЯ, АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ, РЕАЛІЗАЦІЯ ФУНКЦІЇ ДЕРЖАВИ, СУБ'ЄКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ.

Мета кваліфікаційної роботи полягає у здійсненні комплексного аналізу теоретичних і практичних особливостей адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції в галузі авіації, а також формуванні узагальнень й теоретико-нормативних пропозицій.

Об'єкт кваліфікаційної роботи становлять суспільні відносини, пов'язані з механізмом адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції в галузі авіації.

Предметом кваліфікаційної роботи є засоби адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції в галузі авіації.

Методи дослідження. В роботі використано діалектичний і логіко-семантичний методи для дослідження основних понять і категорій авіаційного і правоохоронного змісту; системний метод як універсальний інструмент – при вивченні авіаційної галузі як об'єкту адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції; діалектичний і структурно-функціональний методи використовувалися при характеристиці правоохоронних повноважень суб'єктів адміністративно-правового забезпечення правоохоронної функції в авіації; методи аналізу і синтезу – сприяли формулюванню пропозицій з удосконалення положень чинного законодавства, зокрема Повітряного кодексу України.

Наукова новизна отриманих результатів розкривається у авторських узагальненнях теоретичних, правових положень і знань про адміністративно-правові основи забезпечення правоохоронної функції в галузі авіації. Основними результатами, що виносяться на захист, є:

авторське визначення поняття авіаційної галузі, авіаційної діяльності, об'єкт адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації; окремі результати можуть сприяти подальшому розвитку й удосконаленню як теоретичних положень, так і законодавчих й підзаконних актів, зокрема щодо нормативно-правової основи адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації, яка у роботі систематизована за критеріями юридичної ієрархії, змісту авіаційної галузі, видах авіаційної діяльності та охарактеризована через сукупність ознак, а також оновлення теоретичних знань про систему суб'єктів забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1 ПРАВООХОРОННА ФУНКЦІЯ ДЕРЖАВИ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ ТА МЕХАНІЗМ ЇЇ РЕАЛІЗАЦІЇ: ТЕОРЕТИЧНО-ПРАВОВІ ОСНОВИ	11
1.1. Сутність правоохоронної функції держави в галузі авіації.....	11
1.2. Поняття та зміст адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації.....	20
РОЗДІЛ 2 СТРУКТУРА АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРАВООХОРОННОЇ ФУНКЦІЇ ДЕРЖАВИ.....	27
2.1. Сутність й зміст авіації як галузі та сфери адміністративно- правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави	27
2.2. Нормативно-правова основа забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації.....	40
2.3. Суб'єкти адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації.....	62
2.4. Взаємодія суб'єктів як спосіб гарантій адміністративно- правового забезпечення реалізації правоохоронної функції в галузі авіації.....	104
ВИСНОВКИ.....	113
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	119

ВСТУП

Актуальність теми. В епоху загальносвітової тенденції активного розвитку авіаційного транспорту й користування послугами авіаційних перевезень актуальними залишаються питання безпеки й охорони в галузі авіації. І хоча сучасна авіація може характеризуватися відносно високо організованою, технологічною, комфортною і безпечною, проте авіаційний транспорт залишається високоризикованим а уся система – технічно складною й підвищеної небезпеки. Значні сили й ресурси на усіх етапах життєвого циклу авіаційної транспортної системи вкладаються учасниками авіаційної індустрії у забезпечення надійності, якості, стійкості й безпеки сучасного повітряного транспорту. Гостроти й важливості питанням безпеки додають соціально-економічні, технологічні, природні та інші фактори негативного впливу на дану сферу відносин.

Очевидно, найбільш дієвими й потужними механізмами протидії негативним чинникам, викликам і ризикам з метою забезпечення правопорядку й безпеки залишаються державні та міжнародні публічні. У зв'язку з чим, в сучасних умовах важливим аспектом організації «авіаційного життя» в Україні, й опосередковано міжнародного, є проблема реалізації й оптимізації державою правоохоронної функції в галузі авіації. Згідно з чинним законодавством України практично усі правоохоронні органи, спеціальні служби, військові формування беруть участь у забезпеченні як транспортної, так і авіаційної безпеки. Крім того, держава підтримує діяльність наукових установ й освітніх закладів, промислових підприємств щодо забезпечення авіаційної безпеки. Однак проблема правопорядку й безпеки в авіаційній галузі не втрачає актуальності, а лише загострюється через нові виклики й загрози, зокрема розгортання локальних військових дій на територіях окремих держав, світовою пандемією, викликаною поширенням коронавірусної інфекції.

У таких умовах правоохоронна функція держави та механізм зокрема адміністративно-правового забезпечення її реалізації є одним з важливих

напрямів для концентрації наукових, практичних й нормотворчих зусиль з метою його глибокого вивчення й удосконалення, адаптуючи до нових суспільних, політичних, технологічних змін, а також до вимог й стандартів безпеки, встановлених міжнародно-правовими актами.

Актуальність обраної теми обумовлена також потребами державної політики, викладеними в таких основних програмних актах: Концепції Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 листопада 2020 р. № 1412-р; Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. №430-р.

Мета і завдання кваліфікаційної роботи. *Мета* роботи полягає у здійсненні комплексного аналізу теоретичних і практичних особливостей адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції в галузі авіації, а також формуванні узагальнень й теоретико-нормативних пропозицій.

Досягненню поставленої мети слугувало вирішення таких завдань:

- з’ясувати сутність правоохоронної функції держави в галузі авіації;
- визначити поняття та зміст адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації;
- встановити сутність й зміст авіації як галузі та сфери адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави;
- охарактеризувати нормативно-правову основу адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації;
- систематизувати систему суб’єктів адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації, та окреслити основні їх правоохоронні повноваження;

– розкрити особливості взаємодії суб’єктів як способу гарантій адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації.

Об’єктом дослідження є суспільні відносини, пов’язані з механізмом адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції в галузі авіації.

Предметом дослідження є засоби адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції в галузі авіації.

Методи дослідження складають методологічну й інструментальну основу роботи й обрані, виходячи з поставленої мети й завдань дослідження. Базовими методами дослідження є загальнонаукові та спеціальні юридичні методи пізнання. В роботі використано діалектичний і логіко-семантичний методи для дослідження основних понять і категорій авіаційного і правоохоронного змісту; системний метод як універсальний інструмент – при вивченні авіаційної галузі як об’єкту адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції; діалектичний і структурно-функціональний методи використовувалися при характеристиці правоохоронних повноважень суб’єктів адміністративно-правового забезпечення правоохоронної функції в авіації; історико-правовий метод та метод юридичного аналізу сприяв вивченню правових явищ в авіаційній галузі в нормативно-правових актах України з чинністю їх у різні періоди державної незалежності; метод правового моделювання застосований при дослідженні юридичної конструкції суб’єктів забезпечення, правоохоронних органів, авіаційної діяльності та інших; методи аналізу і синтезу – сприяли формулюванню пропозицій з удосконалення положень чинного законодавства, зокрема Повітряного кодексу України.

Наукова новизна одержаних результатів кваліфікаційної роботи розкривається у авторських узагальненнях теоретичних, правових положень і знань про адміністративно-правові основи забезпечення правоохоронної функції в галузі авіації. Основними результатами, що виносяться на захист,

є: авторське визначення поняття авіаційної галузі, авіаційної діяльності, об'єкт адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації (під яким пропонується розуміти: у широкому значенні – як авіаційну діяльність, у вузькому – як діяльність щодо розробки, експериментальних випробувань, виготовлення літальних апаратів з їх випуском у обіг, експлуатації, обслуговування й утилізації, а також діяльність з обслуговування повітряного руху, управління використанням повітряного простору України та організацією потоків повітряного руху), дефініцію правоохоронної діяльності як комплексної складової правоохоронної та транспортної політики держави, що становить окремий напрям діяльності, здійснюваний на постійній основі спеціальними уповноваженими органами й посадовими особами державної влади й місцевого самоврядування, інститутами громадянського суспільства й окремих громадян з охорони і захисту правопорядку і безпеки в галузі авіації на національному та міжнародному рівнях. Крім того, окремі результати можуть сприяти *подальшому розвитку й удосконаленню* як теоретичних положень, так і законодавчих й підзаконних актів, зокрема щодо нормативно-правової основи адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації, яка у роботі систематизована за критеріями юридичної ієрархії, змісту авіаційної галузі, видах авіаційної діяльності та охарактеризована через сукупність ознак, а також оновлення теоретичних знань про систему суб'єктів забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації.

Практичне значення одержаних результатів. Структурно й змістовно отримані результати, представлені в узагальненнях й теоретичних пропозиціях можуть бути використані у подальшій науковій роботі в сфері адміністративно-правового регулювання авіації, а також при підготовці навчальних матеріалів для проведення занять з предметів «Адміністративне право та адміністративне процесуальне право», «Транспортне право», «Стандарти ІКАО».

Апробація отриманих результатів роботи. Дипломна робота підготовлена, обговорена та схвалена на випусковій кафедрі. Окремі положення дослідження апробовані у науково-дослідній діяльності, а саме у формі доповідей на наукових заходах факультету, а також публікації наукової статті у фаховому юридичному виданні (у співавторстві).

РОЗДІЛ 1.

ПРАВООХОРОННА ФУНКЦІЯ ДЕРЖАВИ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ ТА МЕХАНІЗМ ЇЇ РЕАЛІЗАЦІЇ: ТЕОРЕТИЧНО-ПРАВОВІ ОСНОВИ

1.1. Сутність правоохоронної функції держави в галузі авіації

Держава як суспільне утворення для свого розвитку об'єктивно потребує формування й реалізації політики в різних сферах. Загальноприйнято, що сутність і призначення держави розкриваються у основних напрямках її діяльності – тобто функціях держави. У функціях держави проявляється її зміст як особливої організації політичної влади з необхідним спеціальним апаратом управління й примусу.

Слід погодитись з дослідниками і вченими, які стверджують про відсутність в українській юридичній науці єдиного погляду щодо поняття, кількості функцій держави та їх класифікації. При цьому, кожна з існуючих позицій насправді заслуговує уваги та права на існування.

Переважно, як в загальній теорії держави і права, так і в галузі адміністративного права, функції держави розглядають через призму їх поділу на внутрішні і зовнішні, основні й допоміжні, головні й супутні, та інші.

Виходячи з предмету нашого дослідження, окремої уваги потребує характеристика правоохоронної функції держави, потреба в реалізації якої зокрема в авіаційній галузі не викликає жодних сумнівів.

В термінологічній конструкції «правоохоронна функція» прикметником «правоохоронна» передбачається означення як охорони права (в об'єктивному сенсі), так і охорону прав (в суб'єктивному сенсі). Проте, найчастіше з даною функцією прийнято пов'язувати передусім охорону й захист прав і свобод, а також законних інтересів особи, держави, суспільства в цілому. Безперечно, такі об'єкти характерні і для авіаційної галузі.

Водночас, попередній аналіз численних праць з даної тематики, дозволяє розмежувати погляди вчених, які включають охорону і захист до змісту поняття правоохоронної функції, та окремо, підходи, в яких дослідники відносять до цієї функції лише охорону, вказуючи, що захист є предметом правозахисної функції, а не правоохоронної. Так, наприклад, Н.А. Карпова розглядає зміст правоохоронної функції як діяльність, пов'язану, з одного боку, з реалізацією усього комплексу соціальних завдань на основі органічного поєднання засобів *охоронного*, превентивного та *захисного* порядку, а з іншого – з об'єктивну необхідність забезпечення прав і свобод людини і громадянина як пріоритетного завдання [35, с.46]. Водночас І.В. Сажнев правоохоронну функцію визначає як напрямок діяльності держави, що виражає її сутність на даному історичному етапі, спрямований на вирішення основних завдань із забезпечення *охорони* (курсив – виділено О.В.) конституційного ладу, прав та свобод громадян, законності і правопорядку, усіх встановлених та врегульованих правом суспільних відносин, і здійснюється у відповідних формах та особливими методами» [118]; у більш лаконічному визначенні – як *охорону* кожного члена суспільства від несправедливого поводження з боку інших осіб [46]. Окремо, з «захисної позиції» Й.І. Горінецький характеризує правоохоронну функцію сучасної держави як самостійний і пріоритетний напрям державної політики, котрий за допомогою юридичних засобів здійснюється для досягнення такого соціального ефекту, як *захист* права загалом, основ конституційного ладу, в тому числі прав, свобод і законних інтересів людини і громадянина та інших об'єктів, зміцнення законності і правопорядку, і одночасно виступає правовою формою досягнення інших цілей суспільства і держави [12, с.4].

Зустрічаються й більш нейтральні відносно вказаного підходу трактування цієї функції держави, наприклад, розуміння її як забезпечений системою необхідних ресурсів комплексний напрямок діяльності держави, який об'єднує низку заходів (у тому числі, примусових), заснованих на принципах справедливості та ефективності, спрямованих на безконфліктну

реалізацію прав, свобод і законних інтересів людини і громадянина, забезпечення соціальної злагоди, недопущення індивідуальних, колективних та масових порушень законності і правопорядку [26, с.47];

Ми стоїмо на позиції розуміння правоохоронної функції держави з включенням як охоронної, так і захисної її цільової спрямованості, вважаючи цю функцію атрибутивною, що реалізується в рамках законодавчої, виконавчої та судової влади [5, с.27].

Крім того, вважаємо доцільним характеризувати правоохоронну функцію держави в авіації як *постійну, безперервну* функцію. По-перше, така властивість вказує, що дана функція була, залишається нині і буде у майбутньому, тобто зберігає своє значення протягом всього процесу історичного розвитку як держави, так і її авіації (від початку її зародження до галузевого формування). Ця функція спрямована на вирішення задач охорони й захисту свободи, безпеки й власності всього суспільства, держави, певних соціальних груп, окремих громадян. Мета й задачі, а також методи й форми здійснення вказаної функції прямо залежать від певного етапу розвитку держави й авіації, типу або політичного режиму, рівня суспільного розвитку, технологічного розвитку, тощо. Властивості постійності правоохоронної функції в авіації характерна й стратегічність, орієнтована зокрема на збереження статусу й розвитку України як повноциклової авіаційної й космічної держави. Не менш актуальною характеристикою постійності досліджуваної функції крім часової ознаки є просторовість. Вона проявляється у потребі й важливості здійснення цієї функції не лише в середині країни, але й на міжнародній арені у вигляді співпраці з правоохоронними органами зарубіжних країн, міжнародними організаціями (в тому числі, авіакомпаніями), зокрема Інтерпол, ІКАО.

Наступним аспектом правоохоронної функції в галузі авіації, що потребує розгляду, є *зміст даної функції*.

В науці достатньо багато існує різноманітних точок зору щодо цього питання. Однак, найбільш репрезентативним, на нашу думку, є підхід

Р. Ботвінова, який при аналізі змісту правоохоронної функції пропонує враховувати, по-перше, що зміст державної функції – явище об'єктивне, як і сама функція; по-друге, що зміст необхідно відмежовувати від інших атрибутів основної функції, зокрема від її системи і структури. Розглянуті категорії, на думку вченого, мають різне змістовне і гносеологічне навантаження. Система функції – це єдність так званих “неосновних” функцій (підфункцій), які в своїй сукупності утворюють кожену основну функцію держави. Система функції відображає статичний аспект її характеристики. Від змісту функції відрізняється її структура, яка характеризує внутрішні зв'язки між елементами змісту функції [7, с. 157].

Розкриваючи *статичну характеристику функції* (систему функції) слід навести декілька підходів. Так, в межах єдиної правоохоронної функції В.І. Дяченко пропонує виділяти головні правоохоронні функції (безпосередньо пов'язані з протидією злочинності та правопорушенням, тими, що тягнуть за собою юридичну відповідальність у сфері публічного права) та допоміжні правоохоронні функції (зокрема, це: контрольна (наглядова); дозвільна (надання дозволів на проведення відповідної діяльності, зокрема підприємницької, чи вчинення певних дій); правороз'яснювальна (яка включає в себе функцію надання правової допомоги); аналітична та методична; інформаційна (здійснення інформування інших державних органів, у тому числі правоохоронних); нормотворча (з правом прийняття актів міжвідомчого характеру); координаційна) [23, с. 11]. На думку Ю.О. Загуменної, яка також класифікує різновиди правоохоронної функції на головні і допоміжні, до першої групи слід відносити: профілактичну (профілактика правопорушень, які тягнуть за собою юридичну відповідальність у сфері публічного права); захисну (захист життя, здоров'я, прав, свобод і законних інтересів фізичних осіб); охоронну (охорона громадського порядку, громадської безпеки та власності); оперативно-розшукову; розслідування злочинів; судовий розгляд справ; розгляд справ про адміністративні правопорушення; розгляд справ про

фінансові та адміністративно-господарські правопорушення (тобто розгляд справ про адміністративні правопорушення, вчинені юридичними особами або громадянами-підприємцями); виконання вироків, рішень, ухвал і постанов судів, постанов органів досудового слідства та прокурорів; ресоціалізаційну [26, с.63]. Близької позиції дотримується й Р.Я. Шай, відносячи до головних правоохоронних функцій ті, що безпосередньо пов'язані з боротьбою зі злочинністю та правопорушеннями, які тягнуть юридичну відповідальність (профілактичну, захисну; охоронну; ресоціалізаційну; оперативно-розшукову, розслідування злочинів; судовий розгляд справ про злочини; розгляд справ про адміністративні правопорушення; розгляд справ про фінансові та господарські правопорушення; виконавчу); а до до другорядних функцій – контрольну; дозвільну; правороз'яснювальну; аналітичну та методичну; інформаційну; нормотворчу; координаційну [127, с. 94].

Цінним для авіаційної галузі є також підхід щодо поділу змісту правоохоронної функції держави на внутрішній та зовнішній. Зміст внутрішньої правоохоронної функції держави полягає в охороні конституційного ладу, забезпеченні охорони законності і правопорядку, прав і свобод громадян, власності, природних ресурсів та навколишнього природного середовища, боротьбі зі злочинами та іншими правопорушеннями, їх своєчасній профілактиці. Тобто зміст внутрішньої правоохоронної функції в авіації спрямований на охорону й захист національного правопорядку в авіації на території України. Що стосується зовнішньої правоохоронної функції держави, то вона полягає в участі держави у вигляді її відповідних державних органів у боротьбі з порушеннями міжнародного правопорядку, боротьбі зі злочинами (в першу чергу, транснаціональними), у міжнародному забезпеченні і захисті прав людини та громадянина, участі в діяльності різноманітних міжнародних організацій правоохоронної спрямованості [62, с.3]. Зокрема, це участь України, в особі її уповноважених суб'єктів, у підтримці міжнародного

авіаційного правопорядку, забезпечення безпеки української авіаційної діяльності за межами України.

Динамічну сторону змісту правоохоронної функції держави в галузі авіації становить *діяльність*, що відображає діяльнісний підхід до розуміння змісту функцій держави.

В різних джерелах юридичної науки правоохоронну діяльність трактують через різноманітні форми й елементи, наприклад як: основний напрям діяльності органів державної влади, в межах якого реалізується правоохоронна функція держави; як діяльність управлінська й через адміністративно-правову призму [43, с. 34-36]; правову форму діяльності держави, спрямовану на охорону суспільних відносин, урегульованих правом, захист індивіда від правопорушень і притягнення винних до відповідальності [120]; гаранта права, що здійснюється державними органами і деякими недержавними організаціями, у межах та формах, визначених чинним законодавством, й спрямована на охорону законності й правопорядку, захист прав і свобод людини, боротьбу зі злочинністю та іншими правопорушеннями, забезпечення гармонізації й рівноваги всієї сукупності суперечливих інтересів суспільства й має на меті створення оптимального суспільного порядку в державі, а відтак й ефективного здійснення її функцій [50, с. 152]; правозастосовну діяльність з охорони права спеціально уповноважених на те органів, за встановленою в законі процедурою, що полягає в розгляді юридично значущих справ, виявленні правопорушень й обвинуваченні осіб, винних у їх вчиненні, у застосуванні до правопорушників примусових заходів, регламентованих законом, а також у представництві й захисті прав і законних інтересів фізичних і юридичних осіб [8, с. 111]; владну діяльність, яка здійснюється уповноваженими державою органами на підставі закону й у встановленому ним порядку з метою охорони й захисту прав та законних інтересів громадян, державних і громадських формувань шляхом застосування правових заходів впливу [131]; активну форму поведінки уповноважених суб'єктів із можливістю

застосування встановлених законом примусових засобів, що націлена на охорону та захист (відновлення, профілактику порушень) прав, свобод, законних інтересів осіб і реалізує правоохоронну функцію держави [21, с. 2].

Ми погоджуємося з позицією Мельничук, яка аргументовано стверджує, що «зміст правоохоронної правозастосовної діяльності полягає у забезпеченні захисту й охорони життєво важливих інтересів людини та громадянина, суспільства і держави, що не тільки пов'язано з припиненням правопорушення, але й таким напрямом в її межах як превентивний» [51, с. 272].

Аналіз праць з різноманітними визначеннями поняття правоохоронної діяльності дозволяє частково погодитись з С.М. Мельничук, що сучасна демократична модель правоохоронної правозастосовної діяльності – це децентралізована, демілітаризована сервісна система засобів легітимних публічних уповноважених на її здійснення суб'єктів, захищена від кон'юнктурних політичних та інших впливів, орієнтована на права людини» [49, с. 275]. Зокрема викликає критику розуміння цієї моделі як сервісної системи, адже з поняттям «сервіс», «сервісна держава» в адміністративно-правовій науці пов'язують передовсім з державноуправлінські послуги як функцію сучасної сервісної держави [34].

Ґрунтуючись на узагальнених характеристиках правоохоронної діяльності, здійснених вченою Мельничук [49, с. 275], за виключенням окремих з них (зокрема, тих, з якими ми не можемо погодитись, наприклад, що правоохоронна діяльність є різновидом правозастосовної діяльності – вважаємо, що такий критерій безпідставно звужує коло суб'єктів правоохоронної діяльності, адже видання індивідуальних правозастосовних актів є прерогативою лише окремих владних суб'єктів), пропонуємо визначити такі основні риси цієї діяльності в галузі авіації: 1) така діяльність спрямована на досягнення встановленого законом правопорядку та допустимого рівня безпеки в галузі авіації шляхом профілактики, попередження й припинення неправомірної поведінки, негативних наслідків

й мінімізації ризиків їх настання, а також захисту інтересів учасників суспільних відносин в авіаційній сфері; 2) здійснюється уповноваженими на цю діяльність суб'єктами; 3) особливий процедурний порядок здійснення цієї діяльності або окремих її складових регламентований нормативно-правовими актами України та міжнародними правовими актами.

Крім того, з урахуванням наведеної вище характеристики статичної сторони правоохоронної функції маємо констатувати, що в змісті єдиної правоохоронної функції держави в галузі авіації слід виділяти національну правоохоронну діяльність в галузі авіації та міжнародну правоохоронну діяльність держави в галузі авіації.

Узагальнюючи викладене, слід зазначити таке:

по-перше, правоохоронною функцією в галузі авіації є – комплексною складовою правоохоронної та транспортної політики держави, що становить окремий напрям діяльності, здійснюваний на постійній основі спеціальними уповноваженими органами й посадовими особами державної влади й місцевого самоврядування, інститутами громадянського суспільства й окремих громадян з охорони і захисту правопорядку і безпеки в галузі авіації на національному та міжнародному рівнях;

по-друге, зміст правоохоронної функції в галузі авіації характеризується з двох сторін: статичної, яка відображає різновиди (підвиди) цієї функції; динамічної, представлену правоохоронною діяльністю;

по-третє, правоохоронною діяльністю в галузі авіації є – особлива форма юридично значимої соціальної активності як правоохоронних органів, так і інших органів публічної влади (державної і місцевого самоврядування), невіддільних суб'єктів в межах їх повноважень з метою охорони й захисту безпеки громадян і об'єктів власності в галузі авіації та порядку здійснення авіаційної діяльності, у тому числі шляхом застосування до правопорушників заходів юридичної відповідальності (зокрема, адміністративної);

по-четверте, правоохоронна діяльність в галузі авіації є змістом правоохоронної функції держави в цій галузі, що здійснюється зокрема за допомогою адміністративно-правових методів і засобів охорони і захисту;

по-п'яте, в авіаційній галузі правоохоронна функція має забезпечуватись консолідовано державними, муніципальними та приватними суб'єктами в межах визначених законодавством повноважень, однак координовано державою, поєднуючи різноманітні форми контролю, нагляду, моніторингу та інших видів діяльності правоохоронного спрямування, а також спеціальні засоби і способи впливу на учасників правовідносин з метою забезпечення правопорядку й безпеки в авіаційній галузі.

Система державно-правової охорони й захисту в галузі авіації повинна формуватися ґрунтуючись на вимогах національної безпеки, міжнародної авіаційної безпеки шляхом єдиного структурування їх об'єктів охорони й захисту у вигляді функціонального ефективного правового інституту правоохоронної діяльності.

На сьогодні, в умовах ведення гібридної війни в Україні, місцевого, регіонального і світового карантину, природніх катаклізмів з'являються нові виклики й загрози національній безпеці загалом та авіаційній безпеці зокрема, адекватне й ефективне реагування на які має здійснюватись узгоджено усіма суб'єктами уповажнованими, зокрема на правоохоронну функцію. Прикладом нагальності й методичних розробок адаптації системи безпеки управління авіатранспортом є Довідник ІКАО з питань управління ризиками для безпеки польотів, пов'язаних з COVID-19, в якому серед багатьох інших ризиків називаються людський фактор через масові захворювання й високу смертність, зменшення або припинення фінансування авіаційних галузей або окремих програм, в тому числі безпекових. Наприклад, наслідки пандемії можуть суттєво відобразитися на навчанні льотного персоналу й диспетчерів повітряного руху, перевірках професійного досвіду (в умовах тривалого закриття учбових льотних тренажерів) або медичних свідоцтв (в умовах закриття медичних центрів).

Через можливі обмеження в пунктах призначення експлуатанти не зможуть забезпечити належні умови для розміщення екіпажів, скорочення часу їх відпочинку. Внаслідок цього може знадобитися обмеження службового часу виникнення втоми. В таких умовах можуть подаватися запити на увільнення від дії чинних правил [29].

1.2. Поняття та зміст адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації

Очевидно, жодна функція без реального механізму її реалізації залишається лише декларацією, навіть проголошеною в тому чи іншому акті. Кожну проголошену й, особливо, легітимізовану функцію держава повинна забезпечити дієвим механізмом її реалізації, передбачивши адекватні правові, структурні, організаційні, економічні, фінансові та інші засоби.

Загалом, реалізація правоохоронної функції держави в галузі авіації є складним, динамічним процесом, невід'ємним від державного управління, охоплюючи як суб'єктів правоохоронної системи, так і широкий спектр інших організаційних і правових засобів.

Одним з таких комплексів засобів забезпечення є адміністративно-правовий.

При дослідженні та визначенні питання щодо сутності адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції в галузі авіації, передусім варто з'ясувати, що розуміється під поняттям «адміністративно-правове забезпечення», щодо якого, власне, забезпечення реалізації правоохоронної функції в галузі авіації є родовим. Визначення вказаного поняття має опиратися на усталені в правовій науці підходи до змісту первинної категорії правового забезпечення.

В цьому контексті слушними є твердження О.І. Безпалової і Н.Л. Омельченко про те, що створення й оцінка механізму адміністративно-правового забезпечення реалізації державної функції, з одного боку сприяє

з'ясуванню реальності функцій чи їх штучності, адекватності системи функцій механізму та здатності цього механізму здійснювати відповідну функцію або їх систему частково або повністю, внесенню відповідних пропозицій та відповідних висновків. Адже механізм може бути надмірним, неповним, недосконалим, штучним або адекватним функціям – в цілому або відповідно до умов, пов'язаних зі здійсненням функцій, тощо [61, с. 122; 5, с. 35].

Як відомо, сферою правового забезпечення є сукупність правил порядку управління, які можна і необхідно впорядкувати за допомогою норм права і правових засобів [58, с. 457]. Деякі дослідники розкривають поняття правового забезпечення як реалізацію, захист і охорону прав і свобод або як закріплення прав і свобод [44, с. 14]. Окремі представники юридичної науки повністю ототожнюють досліджуване поняття з категорією “охорона” [63, с.18].

В теорії управління достатньо вдалим видається визначення поняття правового забезпечення, за яким – це утворення і підтримка в необхідних межах конструктивних організаційно-функціональних характеристик систем управління за допомогою впливу та упорядкування всього арсеналу юридичних засобів (норм права, правовідносин, прав і обов'язків, актів тощо) [123, с. 520].

Цікавим також видається підхід, згідно з яким зміст досліджуваної категорії обґрунтовується через сутнісну характеристику понять “право” та “забезпечувати” [36, с. 50–51; 129, с. 35–36]. Так, говорячи про правовий елемент у цій смисловій конструкції, автори мали на увазі об'єктивне право у всій багатогранності його проявів [129, с. 35–36]. Натомість термін “забезпечувати” розуміли як надання (постачання) чогось кимось у достатній кількості; створення повного і достатнього комплексу умов, необхідних для здійснення чогось; надання гарантій [20, с. 124].

Зважаючи на викладене, можна стверджувати, що “правове забезпечення” є складною, багатоаспектною юридичною категорією. Другий

елемент цієї конструкції категорії, а саме термін “забезпечити”, тлумачать у вітчизняних словниках як “створити надійні умови для здійснення чогось-небудь; гарантувати щось; захищати, охороняти кого-, що-небудь від небезпеки” [9, с.281]. Тобто цей термін проявляється через тріаду: 1) закріплювати; 2) гарантувати; 3) охороняти.

Не позбавлене логіки доволі поширене в юридичній літературі твердження, що правове забезпечення необхідно розглядати у двох значеннях. По-перше, як діяльність уповноважених державою органів щодо здійснення своїх функцій. По-друге, як результат цієї діяльності, що виражається у фактичній реалізації правових приписів, прав і свобод громадян [4].

У деяких адміністративно-правових літературних джерелах також наголошено на потребі врахування факту двоїстості терміну “забезпечення”: це і сукупність гарантій, і, водночас, процес, діяльність органів державної влади щодо створення умов, необхідних для реалізації прав і свобод громадян [36, с. 51]. Тобто необхідно розглядати статичний та динамічний аспект поняття “правове забезпечення”. Зокрема, встановлені державою гарантії є статичною компонентою, а відповідна процесуальна діяльність органів державної влади – динамічною [30, с. 37].

Як слушно зазначив К. В. Степаненко, загальновизнано, що здійснюване в радянський та сучасний період дослідження цієї правової категорії призвело до: 1) виокремлення двох самостійних блоків цього процесу – гарантування прав і свобод та створення умов щодо їх реалізації; 2) введення до складу забезпечення таких елементів, як компетенція, охорона та захист. Сучасний період характеризується різноманітністю визначень та інтерпретацій поняття “забезпечення” у національних нормативно-правових актах [122, с. 8].

Наукові дослідження категорії *адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції в галузі авіації* повинні здійснюватися на основі охарактеризованого вище наукового доробку щодо обґрунтування

змісту дефініції “правове забезпечення” та історичної трансформації цього правового феномену.

Відомі сучасні представники юридичної науки зміст адміністративно-правового забезпечення розкривають через призму процедури регулювання за допомогою норм адміністративного права суспільних відносин, що виникають для та під час реалізації прав і свобод людини та громадянина [31, с. 83]; сукупності адміністративно-правових заходів і засобів, спрямованих на створення відповідних умов для ефективної реалізації, охорони, захисту й відновлення порушених прав і свобод [42, с. 45] або розглядають як здійснення державою за допомогою правових норм, приписів і сукупності засобів упорядкування суспільних відносин, їх юридичне закріплення, охорону, реалізацію та розвиток [117, с. 8].

О. Костюченко характеризує ключові ознаки правового забезпечення й доходить висновку, що правове забезпечення – це безперервна діяльність суб’єктів права зі створення правових умов, в межах їхньої компетенції, усіма правовими засобами щодо закріплення, реалізації, гарантування, охорони та захисту прав і свобод осіб та їхніх груп [44, с. 15]. Натомість М. Цвік визначає адміністративно-правове забезпечення як цілеспрямований вплив на поведінку людей і суспільні відносини за допомогою правових (юридичних) засобів [25, с. 327]. Є. Колесников визначає адміністративно-правове забезпечення як здійснюване державою за допомогою спеціального механізму упорядкування суспільних відносин, їхнє юридичне закріплення, охорону, реалізацію та розвиток. У контексті конкретної проблеми захисту прав споживачів автор робить висновок, що адміністративно-правове забезпечення є впливом держави на суспільні відносини з метою впорядкування, захисту та охорони відносин між органами влади, споживачами та суб’єктами господарювання, що здійснюється за допомогою норм права та через спеціальний механізм [40, с. 434].

Досліджуючи питання банківської діяльності, І.Я. Хитра визначає адміністративно-правове забезпечення як здійснення органами влади

правових, організаційно-технічних та інших комплексних заходів, спрямованих на регулювання відносин при встановленні структури, функцій банківської системи і банківської діяльності, регламентації здійснення основних банківських операцій, взаємовідносин із клієнтами та партнерами за допомогою юридичних норм. Адміністративно-правовим механізмом забезпечення банківської діяльності є сукупність правових форм, методів та інструментів, що їх держава використовує у процесі регулювання банківської діяльності, за допомогою яких здійснюється вплив на суб'єктів грошово-кредитного ринку з метою забезпечення стабільного їх функціонування [126, с.6–7]. Тобто вчена фактично ототожнює поняття адміністративно-правового забезпечення з поняттям адміністративно-правового механізму.

У той же час В. Пашинський, висвітлюючи адміністративно-правове забезпечення оборони держави, пропонує розуміти його як регламентовану адміністративно-правовими нормами системну діяльність суб'єктів забезпечення оборони, насамперед суб'єктів публічного управління, щодо адміністративно-правового регулювання, реалізації, охорони та захисту суспільних відносин у сфері оборони, гарантування прав і законних інтересів усіх суб'єктів правовідносин, спрямовану на створення необхідних умов для оборони держави в разі збройної агресії [64, с. 254].

О. Дручек, досліджуючи адміністративно-правове забезпечення прав, свобод та інтересів людини органами внутрішніх справ України, визначає його як здійснення державою за допомогою спеціального механізму упорядкування суспільних відносин, їхнє юридичне закріплення, охорону, реалізацію та розвиток [20, с. 126–127].

Відносно права інтелектуальної власності Г. Римарчук визначає адміністративно-правове забезпечення як здійснення державою за допомогою правових норм, приписів і сукупності засобів, упорядкування суспільних відносин, їхнє юридичне закріплення, охорону, реалізацію та розвиток [117, с.8]. Тобто, як уже було зазначено, у науці вітчизняної адміністративістики існує велика кількість визначень поняття

адміністративно-правового забезпечення, які, як було продемонстровано, різняться між собою залежно від предмета (конкретних суспільних відносин, що регулюються нормами адміністративного права).

Крім наведеного, важливим для визначення механізму адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави у галузі авіації, також вважаємо урахування форм (спеціальних прийомів та методів) реалізації самої правоохоронної функції держави. Найчастіше в науковій літературі зустрічається розуміння поняття форми здійснення функцій держави, по-перше, як діяльності основних ланок механізму держави, специфіки видів державної діяльності, на відміну від діяльності недержавних організацій; по-друге, як однорідної за своїми зовнішніми ознаками діяльності усіх, багатьох або декількох органів держави, за допомогою якої здійснюються її функції [54]. В цілому погоджуючись з наведеним, однак, ми позиціюємо більш широкий спектр суб'єктів права (не лише органів держави), діяльність яких може сприяти здійсненню тієї чи іншої функції держави, відносячи до них і органи місцевого самоврядування і міжнародні організації, і громадські організації, й окремі органи управління державних і комунальних підприємств, тощо.

Серед широкого кола різноманітних поглядів на це питання, найбільш репрезентативним видається підхід, згідно з яким означається дві основні форми реалізації правоохоронної функції держави: 1) правова; 2) організаційна. При цьому зміст правової форми реалізації правоохоронної функції держави полягає у розробці та прийнятті нормативно-правових актів правоохоронного призначення (в тому числі, в правоохоронній сфері), виробленні дієвого механізму реалізації норм, передбачених у цих нормативно-правових актах. Підсумовуючи, ми погоджуємося, що правова форма реалізації правоохоронної функції держави (у тому числі і в галузі авіації) включає до себе правотворчу, правовиконавчу та правоохоронну форми, а зміст організаційної форми – полягає у формуванні системи органів державної влади, уповноважених реалізовувати правоохоронну функцію

держави, здійснювати систему обліково-статистичних, контрольно-наглядових, організаційно-масових, культурних та виховних заходів, заходів матеріально-технічного забезпечення, якісну кадрову роботу [6, с. 245].

Підводячи підсумок огляду визначень поняття адміністративного забезпечення, ми погоджуємося з підходом О. Гуміна та Є. Пряхіна, які дійшли висновку, що адміністративно-правове забезпечення слід розглядати у широкому та вузькому розумінні. Базуючись на підході вказаних дослідників, пропонуємо розглядати *адміністративно-правове забезпечення реалізації правоохоронної функції в галузі авіації* у широкому значенні як *упорядкування суспільних відносин уповноваженими на те державою органами, їхнє юридичне закріплення за допомогою правових норм, охорона, реалізація і розвиток*. У вузькому значенні *адміністративно-правове забезпечення реалізації правоохоронної функції в галузі авіації* розкривається у змісті конкретних суспільних відносин – у відносинах з *реалізацією правоохоронної функції в галузі авіації*.

До основних елементів адміністративно-правового забезпечення *реалізації правоохоронної функції в галузі авіації* слід віднести:

- 1) сфера адміністративно-правового забезпечення;
- 2) об'єкт адміністративно-правового забезпечення;
- 3) суб'єкт адміністративно-правового забезпечення;
- 4) норми права (норми адміністративного права);
- 5) адміністративно-правові відносини та їх зміст;
- 6) гарантії, заходи, засоби, форми та методи адміністративно-правового забезпечення [14, с. 49].

РОЗДІЛ 2.

СТРУКТУРА АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРАВООХОРОННОЇ ФУНКЦІЇ ДЕРЖАВИ

2.1. Сутність й зміст авіації як галузі та сфери адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави

Розгляд питання про сутність й зміст авіації як галузі та сфери адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави за своїм змістом є комплексним міждисциплінарним дослідженням, адже визначена у цьому підрозділі мета може бути досягнута завдяки вирішенню окремих завдань, які відображають одночасно напрями дослідження і складові його мети, а також вивчення явищ, що становлять предмет різних галузей знань. Ґрунтуючись на герменевтичному підході, виділимо такі основні *завдання даного дослідження*: здійснення аналізу правового поняття авіації як галузі; визначення змісту цього поняття з окресленням видів авіації; розроблення авторського визначення поняття сфери адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації.

Загальновідомо й визнано, що Україна належить до небагатьох держав, які володіють повним циклом створення авіаційної техніки, і займає значне місце на світовому авіаційному ринку в секторі транспортної та регіональної пасажирської авіації [104]. Забезпечення розвитку авіаційного транспорту та створення умов для сталого розвитку авіаційних перевезень є одним з пріоритетних й водночас гострих завдань, що визначені Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року та потребують невідкладного розв'язання [115].

Вивчаючи феномен «авіація» у різноманітних працях вчених і практиків, слід вказати про неоднозначність його трактування. При цьому, переважаючою є позиція, згідно з якою термін «авіація» розуміється як вид

транспорту або промисловості і вживається у відповідній термінологічній конструкції, зокрема як: «авіаційний транспорт», «авіаційна промисловість». Втім, при правовому вивченні цього поняття об'єктом наукового пошуку передовсім є нормативно-правові положення.

Аналіз законодавства України дає підстави відмітити, що в ретроспективному аспекті декілька нормативно-правових актів визначали поняття авіації як галузі. Так, у статті 2 Повітряного кодексу України від 4 травня 1993 року № 3167-XII (в редакції станом на 16 вересня 2011 року) зазначалося, що «авіація як галузь – це усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден» [68]; другим актом, що містив подібне до наведеного визначення, є Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від 29 березня 2002 р. № 401, в якій зазначено, що «Авіація – галузь, що є складовою частиною транспортної системи країни, підприємства, установи та організації якої незалежно від форми власності та підпорядкування володіють повітряними суднами та провадять діяльність, пов'язану з використанням повітряного простору» [70]. І хоча вказаними дефініціями науковці і практики користувалися достатньо тривалий період (понад 20 років), проте новий Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI та відповідний новий урядовий нормативно-правовий акт (постанова КМ України «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від 6 грудня 2017 р. № 954), скасувавши попередні акти, не передбачили відповідну норму, чим взагалі позбавили користувачів й правозастосовників нормативного підґрунтя у розумінні й трактуванні поняття «авіації». Отже, нині чинним законодавством не визначається вказане поняття.

Вказане дає підстави для здійснення суб'єктивного трактування наявних законодавчих положень, а також використання передових думок вчених і практиків правників при визначенні поняття авіації як галузі.

З урахуванням предмету нашого вивчення, галузевої спрямованості дослідження, результати пошуку й аналізу наукових джерел вказують на обмежене коло робіт, в яких автори розглядають й пропонують визначення поняття авіації. Більшість виявлених публікацій юридичного фаху присвячені різноманітним питанням саме цивільної авіації, до того ж лише в окремих з них містяться дефініції загального поняття авіації, при цьому цитованих з втрачених на сьогодні чинність нормативно-правових актів. У зв'язку з цим наведемо найбільш репрезентативні й актуальні на сьогодні.

Так, у відносно універсальному широкому розумінні науковець Є.Т. Шереметьєва визначає термін «авіація» як явище, що «включає значно більше аспектів, таких як польоти військових, державних та приватних повітряних суден, виробництво повітряних суден, аеронавігацію, некомерційні повітряні перевезення й спеціальні авіаційні послуги» [128, с. 8]. Вчений О.І. Аксаментов у компаративіському дослідженні поняття і видів авіації хоча й не наводить власне чітке визначення поняття авіації, однак зі змісту його логічних міркувань можна зрозуміти, що з цим поняттям він пов'язує, іншими словами, ним охоплює будь-які відносини в сфері використання повітряного простору, одним з різновидів яких є відносини з використання повітряного судна для здійснення польотів [1, с.6]. Дослідник І.С. Похиленко внаслідок аналізу енциклопедичних джерел, зокрема юридичної енциклопедії (в ній зазначається, що авіація – це сфера діяльності людини, пов'язана з пересуванням у повітрі штучно створених літаків та інших літальних апаратів [130]), пропонує інтерпретувати авіацію як діяльність юридичних осіб будь-якої організаційно-правової форми, спрямовану на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден та інших літальних апаратів [71, с.17].

З наведених та багатьох інших подібних визначень можна виділити дві ключові системоутворюючі спільного для багатьох понятійних

формулювань, це: повітряний простір та літальні апарати (або ж повітряні судна загалом).

Для доповнення понятійних складових категорії «авіація» звернемося до аналізу чинних положень базових нормативно-правових актів повітряного законодавства.

Преамбула чинного Повітряного кодексу України, вказуючи на сферу застосування закону, достатньо однозначно називає «діяльність в галузі авіації», що свідчить про доцільність виокремлення вказаної галузі як самостійного виду, яка потребує окремого правового режиму, а також про діяльнісний підхід законодавця у задумі визначення сутності цієї галузі. Однак маємо зауважити про недосконалість визначення поняття авіаційної діяльності, яка трактується через діяльність фізичних та юридичних осіб у галузі авіації (без конкретизації сутності такої діяльності, наприклад, шляхом означення її видів), а також шляхом додавання до її змісту «організації повітряного руху України» [69]. Наведене вказує, з одного боку, про розмежування «діяльності в галузі авіації» і «організації повітряного руху», з іншого боку, про віднесення і першого і другого до єдиного поняття «авіаційна діяльність», що в цілому свідчить про порушення законів логіки при побудові відповідного визначення.

У вирішенні даного нормативного конфлікту достатньо вдалою видається спроба правника-дослідника І.С. Похиленко, яка провела аналіз різноманітних актів, в тому числі зарубіжних, міжнародних та сформулювала обґрунтоване визначення поняття авіаційної діяльності. За переконанням цієї вченої авіаційною діяльністю є організаційна, виробнича, наукова та інша діяльність юридичних осіб будь-якої організаційно-правової форми та фізичних осіб, спрямована на створення умов та використання повітряного простору за допомогою повітряних суден та інших літальних апаратів, що включає обслуговування повітряного руху, менеджмент повітряного простору та менеджмент потоків повітряного руху, що виконується безпечно, економічно та ефективно шляхом надання засобів та безперервного

обслуговування у взаємодії з усіма сторонами та із залученням бортових та наземних функцій [71, с. 18].

Не менш цікавою й цінною для нашого дослідження вважаємо позицію вченої О.А. Гусар, яка при вивченні адміністративно-правової організації персоналу цивільної авіації визначила поняття авіаційної діяльності як діяльності фізичних та юридичних осіб, яка безпосередньо спрямована на здійснення цілей цивільної авіації щодо всіх видів організації і забезпечення польотів, регулювання і обслуговування повітряного руху, розробку, виробництво, модернізацію, технічне супроводження експлуатації і технічне обслуговування повітряних суден, здійснення нормативно-правового регулювання, керівництва і контролю за виконанням та забезпеченням авіаційної безпеки і безпеки авіації в цілому [15, с. 195].

Ще один підхід, який нам імпонує, це широке розуміння авіації, включаючи до її змісту такі суміжні поняття, як «авіаційна промисловість» та «авіаційно-транспортна система». Авіаційна промисловість – це галузь промисловості, в якій здійснюється розробка, виробництво, випробування, ремонт та утилізація авіаційної техніки [37, с. 248]. Авіаційно-транспортна система - сукупність елементів (суб'єктів) системи, що діють і взаємодіють для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та перевезеннях. Суб'єктами АТС є ПС з їх екіпажами, авіакомпанії, аеродроми і аеропорти, організації з ТО ПС, ОПР, Державіаадміністрація, органи з розслідування авіаційних подій, інцидентів та нагляду за БП, сертифіковані Державіаадміністрацією авіаційні навчальні заклади тощо [96].

У розвиток підходу широкого розуміння поняття авіації також слід відносити одну з останніх українських фундаментальних наукових праць – докторську дисертацію С.І. Москаленка, в якій при розгляді зокрема питань про діяльність цивільної авіації як об'єкта адміністративно-правового регулювання, про авіаційну діяльність комерційної авіації, автор доходить висновку, що сферою дії державного контролю в цивільній авіації є авіаційна діяльність [53, с. 29], й до останньої відносить: 1) експериментальну

діяльність із виготовлення авіаційних пристроїв, літаків; 2) діяльність щодо сертифікації, ліцензування підприємств, які працюють у сфері авіації; 3) перевірку відповідності умов, кваліфікаційного рівня авіаційного персоналу; 4) наукові дослідження й розробки в авіаційній галузі; 5) державне регулювання авіаційних перевезень; 6) обслуговування авіаційної діяльності [53, с. 33]. Наведений підхід додатково аргументує доцільність включення до поняття авіаційної галузі весь спектр діяльностей як з виробництва і використання авіаційних пристроїв, літаків, так і діяльностей з державного регулювання і обслуговування повітряного руху.

Наступним аспектом, що дозволяє розкрити сферу авіації як галузі та означити її межі у механізмі адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави, є визначення *видів авіації*.

У цьому питанні маємо відмітити, що численні наукові праці щодо класифікації авіації переважно сходяться у позиції законодавця, відображеної в положеннях Повітряного кодексу України. Погоджуючись з таким підходом, вважаємо, що увесь спектр наведених нижче видів авіації, а також можливі інші більш деталізовані поділи на підвиди, становить єдиний комплекс авіаційної галузі України.

Отже, норми сучасного повітряного законодавства загалом і ПК України (ст. 1, 4) зокрема, дозволяють вирізняти такі два основних *види авіації*:

1) *цивільна авіація* - авіація, яка використовується для задоволення потреб економіки і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах, а також для виконання польотів у приватних цілях;

2) *державна авіація*. Як слідує з закону, призначення цього виду авіації полягає у виконанні функцій із забезпечення національної безпеки і оборони держави та захисту населення [69].

Класифікуючи цивільну авіацію на підвиди, з одного боку, маємо виходити з законодавчого її поділу на *авіацію загального призначення* та *комерційну авіацію*, з іншого – слід вказати на відсутність у законодавстві чіткого критерію такого поділу, а також відсутність розгорнутого

змістовного визначення понять цих різновидів. Так, ст. 1 Повітряного кодексу України трактує авіацію загального призначення як авіацію, що не використовується для здійснення комерційних повітряних перевезень і виконання авіаційних робіт [69]. Так само, дослідники В.О. Зуєва і В.Б. Черватюк, вказуючи на різноманітність авіації загального призначення, пропонують користуватися позицією ІКАО, яка трактує даний вид авіації як політ повітряного судна, крім комерційного повітряного перевезення або польоту, пов'язаного з виконанням авіа робіт [28, с. 12; 72]. Тобто в основі її відмежування є, по-перше, здійснення комерційних повітряних перевезень, по-друге, виконання авіаційних робіт. І якщо перший критерій відмежовує авіацію загального призначення від комерційної авіації (яка, згідно з урядовим актом, є авіацією, що використовується для регулярних або нерегулярних повітряних перевезень пасажирів, пошти або вантажу та виконання авіаційних робіт за плату або за договором найму [91]), то другий критерій дозволяє відмежувати даний вид авіації від так званої «спеціалізованої авіації» (такий висновок слідує із нормативних визначень: «авіаційні роботи - польоти, під час здійснення яких повітряне судно використовується для забезпечення спеціалізованих видів обслуговування (авіаційно-хімічні роботи, аерофотозйомка, патрулювання тощо)» [69] та «спеціалізована експлуатація (specialised operation) - усі види експлуатації, крім комерційної експлуатації повітряного транспорту, під час яких повітряне судно використовується для спеціалізованих видів діяльності (сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезія, спостереження та патрулювання, повітряна реклама)» [80]).

Проведений класифікаційний аналіз дає підстави констатувати з одного боку невизначеність й вузькість сфери авіації загального призначення, з іншого – припустити некоректність українського законодавчого закріплення поняття цього виду цивільної авіації. Близького висновку дійшли і В.О. Зуєва і В.Б. Черватюк, які у інший дослідницький спосіб також роблять висновок, що «на жаль, [законодавство – автори] не дає уявлення про предмет

регулювання авіації загального призначення, не закріплює можливість здійснення в рамках АЗП будь-якої комерційної діяльності, у тому числі авіаційних робіт, допускає двояке тлумачення в частині положень АЗП і тим самим істотно звужує спектр можливостей для учасників авіації загального призначення, роблячи даний сектор авіації економічно непривабливим» [28, с. 12]. Погоджується з ними й С.І. Москаленко, який зазначає про наявність конфлікту між нормативно-правовими актами стосовно понятійного апарату щодо діяльності авіації загального призначення, однак обмежується, на жаль, в своїй ґрунтовній праці лише констатацією (без надання конкретних пропозицій) необхідності ухвалення єдиного нормативно-правового акту для врегулювання авіації загального призначення, її видів тощо [53, с. 21].

Шляхом застосування методів виключень і синтезу можна означити *авіацію загального призначення*, як вид цивільної авіації, що не пов'язана як з комерційною експлуатацією повітряного транспорту, так і зі спеціалізованою некомерційною експлуатацією повітряного транспорту при забезпеченні спеціалізованих видів діяльності (сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезія, спостереження та патрулювання, повітряна реклама, тощо).

Класифікація *державної авіації України* також може бути здійснена за різними критеріями. Аналіз поняття державної авіації, що міститься у ст. 1 ПК України, дозволяє виділити такі її види: авіація Збройних Сил України; авіація інших військових формувань, утворених відповідно до законів України; авіація органів Національної поліції; авіація спеціально уповноважених центральних органів виконавчої влади з питань цивільного захисту; авіація органів охорони державного кордону України; авіація митних органів [69]. Такий поділ також кореспондується з класифікацією державної авіації за критерієм виду державних повітряних суден, наведеною в п. 31 ст. 1 ПК України. За суб'єктом управління авіацією [82] державну авіацію можна також класифікувати на такі види: авіація Збройних Сил України; авіація прикордонної служби; авіація служби з надзвичайних

ситуацій; авіація Національної поліції України; авіація Національної гвардії України; авіація з'єднань (установ, закладів); авіація авіаційних бригад.

В контексті нашої роботи, зазначимо, що безумовно, для кожного з наведених та багатьох інших, в тому числі потенційно нових видів авіації, має бути сформований й ефективно діяти правовий режим реалізації правоохоронної функції держави.

В контексті наведеного слід також зазначити, що слово «авіація» за походженням є міжнародним, й у більшості країн на різних мовах трактується переважно як «теорія і практика руху повітрям на літальних апаратах».

Отже, виходячи з чинних та втрачених чинність нормативних характеристик авіації та пов'язаних з нею нормоформ, зокрема розуміння понять «авіаційна діяльність», «авіаційний транспорт», тощо, наукових поглядів, а також природи походження слова «авіація», пропонуємо наступне формулювання поняття «авіаційної галузі». *Авіаційна галузь України – це складова транспортної системи щодо здійснення виробництва (включаючи, розробку, випробування, виготовлення, обслуговування, ремонт та утилізацію) літальних апаратів, їх використання у повітряному просторі, а також діяльності з організації повітряного руху (в тому числі, управління повітряним простором, обслуговування повітряного руху та організацію потоків повітряного руху) України.* Сформульовану дефініцію пропонуємо закріпити в законодавчому акті, зокрема статті 1 Повітряного кодексу України.

Грунтуючись на даному визначенні, вважаємо раціональним виділити декілька напрямів, які відображають складові функціонального змісту авіаційної галузі, та які, у формі різновидів діяльності, потенційно можуть розглядатися межами адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави.

Першим таким напрямом авіаційної галузі є *виробничий процес літальних апаратів у широкому розумінні.*

Важливість виділення цього напрямку як цілісного комплексу різновидів виробничої діяльності в авіаційній галузі зумовлена зокрема статистичними показниками про надзвичайні події, авіаційні події, серйозні інциденти, інциденти. Як слідує з щорічних звітів (за останніх п'ять років) лише Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами про стан безпеки польотів з цивільними повітряними суднами України [56], підготовлених на основі результатів розслідування авіаційних подій, третя частина (майже 30%) таких подій характеризується технічним фактором – причини їх настання, пов'язані з технічним обслуговуванням, ремонтом, зберіганням, транспортуванням літальних апаратів.

Визначаючи зміст виробничого процесу, який, як і будь-який інший процес, очевидно складається з послідовних стадій (етапів), при достатньо широко представлений в науці варіативності, можна виділити такі основні стадії: розробка; дослідно конструкторська робота дослідного зразка; серійне (індивідуальне) виробництво (випуск). Цим стадіям відповідають види авіаційної виробничої діяльності.

Наступним, і як правило, очікуваним після виробництва, є *процес експлуатації* літальних апаратів. З цим процесом пов'язують декілька видів діяльності, залежно від цілей, змісту, суб'єкта та багатьох інших критеріїв. Так, наприклад, при розмежуванні суб'єктів виробника, власника, експлуатанта літального апарата, варто виділяти такі види діяльності: діяльність з експлуатації чи надання послуг з експлуатації літальних апаратів; діяльність з утримання (зокрема, зберігання) літальних апаратів; діяльність з технічного обслуговування (в тому числі, гарантійного обслуговування, ремонту, тощо); діяльність зі списання й утилізації літального апарату [132] та інші.

Вказані процеси, які безперечно, є взаємопов'язаними й водночас не завжди одно векторними (зокрема, у випадку виявлення суттєвих технічних недоліків на етапі початкової експлуатації в період гарантійного строку,

такий літальний апарат може повернутися на одну із стадій саме виробничого процесу, іноді, допускаючи навіть, варіант зняття його з серійного виробництва) у нормативних актах і науці переважно асоціюються з поняттям «життєвий цикл» літальних апаратів зокрема, та виробів (продукції) загалом. Наприклад, в Законі України «Про оборонні закупівлі» життєвий цикл трактується як «сукупність взаємозв'язаних стадій товару, робіт і послуг оборонного призначення від задуму щодо їх створення до вилучення з обігу» (стаття 1) [109]; в Технічному регламенті з екологічного маркування життєвий цикл продукції – послідовні та взаємозв'язані стадії виробничої системи від придбання сировини або утворення природних ресурсів до остаточної утилізації продукції [105]. В науковій і навчальній літературі, зокрема Л. А. Одноволик, Г. А. Вірченко, А. Й. Незенко до такого циклу літаків включають: виробництво, випробування, експлуатацію, утилізацію [59]; О.О. Писарчук вказує, що процеси проектування, розробки, виготовлення, експлуатації і обслуговування та утилізації складають комплекс етапів життєвого циклу технічних виробів [66, с. 3]; В.С. Купріянова і І.Ю. Матюшенко життєвим циклом безпілотних літальних апаратів й комплексів визначають сукупність таких послідовних етапів: розробку, що включає науково-дослідні роботи (НДР) і дослідноконструкторську роботу (ОКР) дослідного зразка БПАК (дослідне виробництво; система льотноконструкторських випробувань; система державних перевірок (атестація, випробування); серійне виробництво; експлуатація, що включає гарантійне обслуговування для виконання регламентних, ремонтних, контрольно-випробувальних та інших робіт, пов'язаних з підтриманням безаварійного стану БПАК [45, с. 337]; дослідники М.Г. Стадніченко, О.О. Фененко, В.В. Варваров, ґрунтуючись на технології Product Lifecycle Management (PLM), у виробничому процесі виокремлюють експлуатаційний «життєвий цикл» сучасного літального апарату з такими основними етапами: безпосередня експлуатація, яка в свою

чергу поділяється на льотну і технічну (проходять в тісному взаємозв'язку і впливають один на одного); ремонт [121].

З правової точки зору, зокрема з метою визначення ступеню деліктоздатності суб'єктів, відповідальних за ненастання негативних наслідків (подій), пов'язаних з використанням літальних апаратів, пропонуємо за функціональним характером і статусом суб'єкта відносно літального апарату, розмежовувати виробничу авіаційну діяльність та експлуатаційну авіаційну діяльність. При цьому, до першої слід відносити як власне виробничу діяльність (усю діяльність, пов'язану з виготовленням і випуском виробу – літального апарату), так і діяльність з технічного супроводу, обслуговування та утилізації літального апарату; до другої – діяльність з використання літальних апаратів за функціональним призначенням.

Грунтуючись на управлінському підході розуміння виробничого процесу і його особливостях в авіаційній галузі, а також виходячи з сутності й ролі правоохоронної функції, яка полягає передовсім у попередженні й припиненні правопорушень, забезпеченні безпеки, зокрема в авіаційній галузі, *об'єктом реалізації даної функції у виробничому процесі літальних апаратів можна визначити відносини з приводу здійснення таких видів діяльності: розробку літальних апаратів; експериментальні випробування літальних апаратів; виготовлення літальних апаратів з випуском їх у обіг; обслуговування (в тому числі, ремонт) літальних апаратів; утилізацію літальних апаратів.*

Третім напрямом в авіації, є організація повітряного руху. Широкий перелік нормативних актів й положень щодо цього напрямку дає підстави стверджувати про його надзвичайну складність, комплексність і важливість в єдиному процесі функціонування авіації. На це вказує зокрема й визначення поняття організації повітряного руху. Під ним законодавець пропонує розуміти - динамічний, інтегрований менеджмент повітряного руху та повітряного простору України, що включає обслуговування повітряного

руху, менеджмент повітряного простору України та менеджмент потоків повітряного руху, що виконується безпечно, економічно та ефективно шляхом надання засобів та безперервного обслуговування у взаємодії з усіма сторонами та із залученням бортових та наземних функцій [69]. Схематично система організації повітряного руху викладена у статті 23 ПК України й включає: а) обслуговування повітряного руху (це забезпечення польотно-інформаційного обслуговування, аварійного чи диспетчерського обслуговування повітряного руху (районного диспетчерського обслуговування, диспетчерського обслуговування підходу або аеродромного диспетчерського обслуговування); б) управління використанням повітряного простору України; в) організацію потоків повітряного руху [69]. Безперечно, кожна з цих складових передбачає широкий спектр діяльності різноманітних суб'єктів, складаючи в своєму розмаїтті єдину авіаційну діяльність, забезпечуючи функціонування авіації загалом та її різновидів зокрема.

Таким чином, *сферою адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації* є авіаційна транспортна система, що включає виробництво літальних апаратів, їх використання у повітряному просторі, а також діяльність з організації повітряного руху України.

Синтез вказаних вище видів авіаційної діяльності утворює зміст єдиної сфери адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в авіаційній галузі, який слід уважати системним комплексним багатоаспектним об'єктом, що потребує адміністративно-правового впливу при реалізації правоохоронної функції держави. Саме авіаційна діяльність, здійснення її у відповідності з законом, становить інтерес держави, суспільний інтерес, на забезпечення якого й спрямована правоохоронна функція.

Об'єкт адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації пропонуємо визначати у широкому та вузькому змісті. У широкому розумінні – це авіаційна

діяльність; у вузькому – діяльність щодо розробки, експериментальних випробувань, виготовлення літальних апаратів з їх випуском у обіг, експлуатації, обслуговування й утилізації, а також діяльність з обслуговування повітряного руху, управління використанням повітряного простору України та організацією потоків повітряного руху. Щодо інших видів діяльності, не включених у дане визначення, вважаємо їх похідними або супутніми (зокрема, освітня діяльність з підготовки пілотів та інших видів авіаційного персоналу), однак не позбавлених адміністративно-правового впливу в процесі реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації.

2.2. Нормативно-правова основа забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації

В числі перших практичних елементів механізму адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції в галузі авіації є адміністративно-правові норми. Утворюючи нормативну складову цього механізму, вона визначається комплексом чинних актів як міжнародного і національного (українського) рівнів, так і предметно-об'єктового і галузевого. При цьому ефективність такого комплексу визначається врегульованістю (регламентацією) різноманітних понять і категорій, утворюючи собою відповідні норми-дефініції, за допомогою яких визначається й оцінюється правоохоронна діяльність в авіаційній сфері. З іншого боку, чіткість й зрозумілість правоохоронних й авіаційних категорій і понять сприяє однаковому їх трактуванню, використанню у відомчому нормотворенні, діяльності авіаційних суб'єктів господарювання й інших суб'єктів в цій галузі, а також єдиному застосуванню авіаційних стандартів, правил, вимог, що ставляться міжнародними авіаційними організаціями та

органами державної влади до різноманітних видів авіаційної діяльності в цивільній та державній авіації.

Звертаючись до аналізу нормативної основи досліджуваного механізму, маємо вказати про обумовленість специфіки самого авіаційного законодавства різнопорядковістю правоохоронних (безпекових) питань в цій галузі з характерним поєднанням публічного і приватного.

Виходячи з широкого розуміння правоохоронної функції держави, метою якої є охорона й захист права, авіаційне законодавство слід розглядати одночасно і як повітряне право, що становить безпосередній предмет такої правоохорони, і як комплексний міжгалузевий нормативний засіб забезпечення реалізації такої функції. Оскільки ми визначили об'єктом адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держав в галузі авіації відносини усього «життєвого циклу» літального апарату й повітряного їх супроводження, відповідно, повітряним правом, що потребує адміністративно-правової охорони (у широкому розумінні) попередньо означимо усю сукупність правил, регулюючих вказані вище відносини (у загальному вигляді – виробничі, експлуатаційні та). Цьому підходу кореспондується висновок радянського вченого В.Е. Грабаря, що «повітряне право охоплює всю сукупність правил, регулюючих відносини між людьми з приводу повітря» [13, с. 39]. Міжнародний і національний рівень, виробничий, експлуатаційний й супроводжувальний процеси авіаційної діяльності охоплюються влучним трактуванням поняття повітряного права як комплексної галузі, яка включає в себе елементи міжнародного права (суверенітет над повітряним простором), державного (режим польотів, заборонені зони), фінансового (митний нагляд), господарського (відповідальність за збитки), кримінального та ін. [65, с. 83].

Виходячи з базового поняття, яке нами було визначено як зміст авіаційної галузі – авіаційна діяльність, маємо попередньо відмітити, що переважна кількість правовідносин, виникаючих у зв'язку з такою діяльністю, мають адміністративно-правовий характер. Адже більшість

питань в галузі авіації, починаючи з виробничої авіаційної діяльності й закінчуючи їх утилізацією (сертифікація літальних апаратів, державна реєстрація повітряних суден), а також питання безпеки польотів літальних апаратів та їх обслуговування, регулюються нормами адміністративного права.

Однозначної позиції у цьому тримається С.І. Москаленко, стверджуючи, що сама кодифікація авіаційного законодавства (в тому числі, його оновлення), з урахуванням вимог міжнародних актів, норм європейського права, науково-технічного прогресу, має базуватися на концептуальних засадах саме адміністративного права, наукових доктринах В.Б. Авер'янова, В.К. Колпакова, С.В. Петкова, та за допомогою трансферу норм з чинного КУпАП і новел складів проступків у сфері цивільної авіації [52, с.167].

І хоча повітряне право, безперечно більшістю вченими визнається комплексним правовим утворенням, ми приєднуємося до позиції Я.Й.Багана, який розвиває інноваційні погляди Р.С. Мельника [48, с. 332] на систему адміністративного права щодо виділення транспортного і повітряного права як галузей (підгалузей) Особливого адміністративного права, зважаючи на характер правовідносин, що ними регулюються [3, с. 58-59].

Отже, можна лише додатково констатувати, що практично усі правовідносини в галузі авіації, особливо державній, складаються саме у сфері діяльності публічної адміністрації, в процесі публічного адміністрування авіаційною галуззю.

Загалом юридичним базисом правового регулювання відносин у сфері державної і цивільної (як двох основних видів) авіації є правові норми, закріплені в Основному Законі, базовому авіаційному кодифікованому акті, законодавчих й підзаконних актах.

З метою всебічного розуміння умов природотворення адміністративно-правових норм, за допомогою яких забезпечується реалізація правоохоронної функції в галузі авіації слід навести загальну систему правових актів цієї галузі. Показовим у цьому питанні слід навести підхід Я.Й. Багана, який за

критерієм юридичної сили називає чотири рівні такої системи: 1) міжнародний; 2) законодавчий; 3) рівень підзаконних нормативних актів; 4) рівень експлуатантів [3, с. 59].

Першим й, очевидно через ознаку масштабності галузі авіації, найважливішим рівнем, від якого та орієнтуючись на який залежить розвиток національної авіаційної індустрії, правопорядок і безпека, є міжнародні правові акти. Саме такі акти усі держави-члени ІКАО (193, в тому числі і Україна [32]) мають брати в основу при формуванні національного авіаційного законодавства. У контексті нашого дослідження ми акцентуємо увагу на публічно-правовій сфері, а відтак, маємо вказати саме на акти міжнародного публічного права.

Такі акти як складова єдиного міжнародного права покликані сформувати особливий правовий режим повітряного простору над державною територією та за її межами, встановлюють порядок здійснення міжнародних повітряних перельотів, умови регулярної, ефективної й безпечної експлуатації літальних апаратів – сформувати єдиний міжнародний авіаційний правопорядок. Ключовим міжнародно-правовим актом стала 7 грудня 1944 р. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція) як основа так званої Чиказької системи джерел повітряного права, що увібрала в себе норми міжнародного публічного повітряного права [33]. Данною Конвенцією гарантується основний принцип повного і виключного суверенітету кожної держави на її повітряний простір. На цьому принципі ґрунтується право держави регулювати порядок використання повітряного простору країни, виконання польотів і перевезень та визначати умови їх здійснення. Конвенція закріпила універсальні основи регулювання взаємовідносин держав в сфері регулярних і нерегулярних польотів, що здійснюються в межах міжнародних повітряних сполучень, як сукупність універсальних обов'язкових дозволів та приписів. Крім того, виконуючи роль об'єднуючої нормативної бази, дана Конвенція є своєрідною конституцією авіації, на основі якої та з урахуванням положень якої приймаються інші

конвенції (наприклад, конвенція щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації "ЄВРОКОНТРОЛЬ"; конвенція про боротьбу з угоном і захопленням літаків, та багато інших). Що також важливо, положення цієї Конвенції забезпечують однаковий технологічний режим міжнародної аеронавігації шляхом прийняття стандартів та рекомендованої практики, що розроблюються ІКАО відповідно до її положень.

Схематично обсяг питань, що стосуються питань міжнародної правоохорони в галузі авіації, згідно вказаної Конвенції можна зобразити у формі її додатків, а саме: видача свідоцтва особовому складу (Personnel Licensing); правила польотів (Rules of the Air); метеорологічне забезпечення міжнародної аеронавігації (Meteorological Service for International Air Navigation); аеронавігаційні карти (Aeronautical Charts); одиниці виміру, що підлягають використанню в повітряних і наземних операціях (Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations); експлуатація повітряних суден (Operation of Aircraft); національні та реєстраційні знаки повітряних суден (Aircraft Nationality and Registration Marks); льотна придатність повітряних суден (Airworthiness of Aircraft); спрощення формальностей (Facilitation); авіаційна телекомунікаційна зв'язок (Aeronautical Telecommunications); обслуговування повітряного руху (Air Traffic Services); пошук і порятунок (Search and Rescue); розслідування авіаційних подій (Aircraft Accident and Incident Investigation); аеродроми (Aerodromes); служби аеронавігаційної інформації (Aeronautical Information Services); охорона навколишнього середовища (Environmental Protection); безпека: захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання (Security: Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference); безпечне перевезення небезпечних вантажів по повітрю (The Safe Transport of Dangerous Goods by Air); управління безпекою польотів.

Іншим, не менш важливим для авіації міжнародним актом є Варшавська конвенція від 12 жовтня 1929 р., основним досягненням якої стало

встановлення єдиного підходу до відповідальності авіаперевізника. Загалом внаслідок прийняття у 1999 р. Монреальської конвенції відбулася консолідація усіх попередніх актів Варшавської системи.

Наступну групу міжнародних актів повітряного права становлять стандарти і рекомендаційна практика Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), що приймаються нею з метою забезпечення єдності правил в сфері міжнародної аеронавігації й міжнародного повітряного транспорту. Маємо відмітити, що з одного боку, такі стандарти для держав-членів є рекомендаційними для національного застосування, з іншого боку, передбачені в таких актах критерії безпеки ґрунтуються на світовому досвіді цивільної авіації й стимулюють держави до їх використання. Відповідно до набутого тривалого авіаційного досвіду, й не лише України, фактично практика свідчить про обов'язковість таких стандартів ІКАО. Адже для реалізації широких можливостей й розвитку національної авіації для держав-членів такі стандарти-рекомендації стають «імперативними».

Ще одну групу міжнародних актів публічно-правового характеру є міжнародні міжурядові угоди. Так, станом на вересень 2020 року Україною укладено 70 міжурядових угод про регулярне повітряне сполучення, з яких 26 між Україною та країнами-членами Євросоюзу [17]. Виходячи з положень таких міжурядових угод, зокрема у спеціальних державних владних органів (в сфері авіації) виникають підстави для реалізації такого виду правоохоронної функції, як дозвільна адміністративна функція. Так, наприклад, в Угоді між Урядом Сполучених Штатів Америки та Урядом України про повітряні перевезення (ратифікованої Законом України Законом України від 04.11.2015 № 751-VIII) визначено, що кожна Сторона після отримання заявки від авіапідприємства іншої Сторони в формі та порядку, передбаченому для видачі дозволів на виконання польотів і технічних дозволів на експлуатацію договірних ліній, *надає з мінімальною процедурною затримкою відповідні дозволи на виконання польотів і технічні дозволи на експлуатацію договірних ліній* (курсив – виділено автором) (стаття 3) [113].

Крім того, статтею 7 «Авіаційна безпека» цієї Угоди моделюється така правоохоронна діяльність уповноважених державних органів: «У випадку дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням повітряних суден або інших протиправних дій, спрямованих проти безпеки пасажирів, екіпажу, повітряних суден, аеропортів або аеронавігаційних засобів, Сторони надаватимуть одна одній допомогу шляхом налагодження оперативної взаємодії та вжиття інших відповідних заходів, які спрямовані на якомога швидке та безпечне усунення таких дій або загрози дій [113].

Іншим прикладом, зокрема закріплення норми щодо здійснення попереджувальної функції (як різновиду правоохоронної) в межах заходів безпеки польотів, можна навести статтю 16 Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Польща про повітряне перевезення (ратифікованої Законом України від 16 червня 2016 року № 1425-VIII). Так, пункт 3 статті 16 вказаної Угоди встановлює, що «договірні Сторони домовляються відповідно до Статті 16 Конвенції, що повітряні судна, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами однієї Договірної Сторони або від їх імені для перевезень на територію іншої Договірної Сторони або з неї, можуть під час перебування на території іншої Договірної Сторони бути об'єктом для проведення уповноваженими представниками авіаційних властей іншої Договірної Сторони огляду на борту та навколо повітряного судна, з метою перевірки дійсності документів стосовно повітряного судна та документів екіпажу, а також стану повітряного судна та його обладнання (у цій статті - інспекція на пероні) за умови, що це не призведе до необґрунтованої затримки в експлуатації такого повітряного судна» [112].

Однією з умов інтеграційних процесів є визнання й упровадження в національне законодавство норм міжнародного права. Серед прикладів імплементації міжнародних авіаційних правил в українському авіаційному законодавстві можна навести зміни, внесені у Повітряний кодекс України щодо встановлення виду та розмірів відповідальності авіаперевізника за

спричинення ним шкоди життю, здоров'ю і майну пасажира. У більшості випадках норми міжнародно-правових актів сприяють формуванню нормативної уніфікованої правової основи для врегулювання правовідносин у галузі авіації. При цьому звертаємо увагу, що усі такі міжнародні акти мають договірну природу їх виникнення.

Узагальнюючи перший рівень нормативно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації, слід виділяти три групи норм: 1) норми загальних міжнародних договорів і конвенцій; 2) норми-стандарти та норми-рекомендації ІКАО; 3) норми двосторонніх міждержавних угод.

Другий рівень (законодавчий) нормативно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації представлений передовсім кодифікованим актом – Повітряним кодексом України. В цьому законодавчому акті визначено правові засади діяльності користувачів повітряного простору України, державного регулювання діяльності цивільної авіації, господарської і комерційної діяльності авіації, встановлюються авіаційні правила, визначається правове положення повітряних суден, аеродромів та аеропортів, унормовується порядок сертифікації та допуску повітряних трас, польоти повітряних суден, повітряні перевезення та авіаційні роботи [69]. Даний законодавчий акт містить як найбільш загальні, універсальні норми, що спрямовані на врегулювання охорони й захисту авіаційного правопорядку й безпеки, так і конкретні й єдині, зокрема щодо застосування заходів адміністративного примусу або обмеження до різних суб'єктів авіаційної діяльності. Після профільного закону (ПК України) у ієрархічній відповідності до першого розташовані інші законодавчі акти як галузевого загального спрямування, так і авіаційного видового призначення. Так, до першої групи можна віднести законодавчі акти, в яких містяться норми регулюючого впливу на усіх суб'єктів авіаційної галузі; до другої – закони, сфера поширення якої окреслюється видом авіації (державної або цивільної). Так, наприклад, до законів в сфері цивільної авіації належать:

Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 21 березня 2017 р. № 1965-VIII; до законів в сфері державної авіації – зокрема Закон України «Про Збройні Сили України» від 6 грудня 1991 р. № 1934-XII, та ін.

Третій рівень (рівень підзаконних нормативних актів) представлений достатньо широким переліком актів, що зумовлено відносно розгалуженою системою суб'єктів, уповноважених їх видавати. В межах цієї групи за критеріями ієрархії й видової класифікації авіації (державної і цивільної) можна виділити декілька підгруп підзаконних актів, що містять адміністративно-правові норми з реалізації правоохоронної функції в галузі авіації.

Зміст окремих актів цього рівня дає підстави визначити їх своєрідним «підзаконним базисом» як для державної, так і цивільної авіації. Переважно, це постанови Кабінету Міністрів України, наприклад, з питань використання повітряного простору України (постанова КМУ «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від 6 грудня 2017 р. № 954), прийнятою для врегулювання порядку організації використання повітряного простору України в інтересах національної безпеки та економіки, з метою задоволення потреб користувачів повітряного простору, забезпечення безпеки використання повітряного простору, з поширенням відповідних правил на фізичних та юридичних осіб незалежно від організаційно-правової форми та підпорядкованості за напрямками діяльності у галузі авіації, використання повітряного простору та діяльність яких створює або потенційно може створювати небезпеку повітряному руху, перешкоди для роботи наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження [85]. Іншим базисним «правоохоронним», «безпековим» підзаконним урядовим актом є постанова Уряду від 7 лютого 2007 р. № 153 «Про затвердження Порядку взаємодії з припинення протиправних дій повітряних суден, які можуть використовуватися для вчинення терористичних актів у повітряному просторі України», яким передовсім визначено ознаки, що

дозволяють повітряне судно класифікувати таким, що може використовуватися для вчинення терористичного акту, а також механізм взаємодії суб'єктів боротьби з тероризмом, інших центральних органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій під час здійснення заходів, спрямованих на запобігання та припинення протиправних дій [89].

Крім того, прикладного характеру в сфері унормування механізму реалізації правоохоронної функції в авіації загалом, має Указ Президента України «Про заходи щодо впорядкування діяльності з міжнародних повітряних перевезень товарів військового призначення та подвійного використання» від 25 грудня 2003 р. № 1488/2003, яким визначено порядок опрацювання інформації про міжнародні перевезення повітряними перевізниками товарів військового призначення та подвійного використання, які виконуються під час здійснення міжнародних передач товарів, що відповідно до Закону України «Про державний контроль за міжнародними передачами товарів військового призначення та подвійного використання» підлягають державному експортному контролю [107]. Крім того, показовим безпековим правоохоронним актом Президента України можна уважати указ «Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні» від 15 січня 1998 р. № 17/98, який хоча фактично реалізований, однак демонструє системне вирішення нагальних проблем в галузі авіації, встановлюючи директивні приписи Кабінету Міністрів України, Міністерству транспорту України, Державній авіаційній адміністрації України, Міністерству оборони України, Міністерству промислової політики України та Секретареві Ради національної безпеки і оборони України з метою підтримання належного рівня безпеки авіації, запобігання авіаційним подіям [108]. Іншим локальним (у часовому вимірі) оперативним, правоохоронного змісту, актом Президента України можна уважати розпорядження «Про перевірку діяльності авіаційних транспортних компаній України» від 15 січня 2003 р. № 8/2003-рп, спрямованого на організацію проведення міжвідомчою комісією перевірки додержання авіаційними

транспортними компаніями України вимог законодавства під час перевезень товарів військового призначення та подвійного використання, одержання ними ліцензій на такі перевезення [110]

Важливими у цьому базисі є також урядові акти, в яких зокрема визначаються стратегічні, концептуальні засади правоохоронної функції держави в галузі авіації. Так, в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. №430-р, саме безпекова мета (створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України) визначена пріоритетною, передбачаючи серед багатьох завдань, наприклад, 1) підвищення рівня безпеки авіаційних перевезень шляхом: а) впровадження заходів з безпеки польотів з метою створення ефективної системи управління безпекою польотів на державному рівні та рівні суб'єктів авіаційної діяльності відповідно до додатка 19 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Глобального плану забезпечення безпеки польотів на 2013-2027 роки; б) посилення співробітництва з Європейським агентством з безпеки польотів (EASA); в) врегулювання на законодавчому рівні питання щодо здійснення контролю за орнітологічною ситуацією в аеропортах України з урахуванням стандартів та рекомендованої практики ІКАО; г) оновлення політики у сфері авіаційної безпеки з урахуванням Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації на державному рівні та нагляду за станом її виконання суб'єктами авіаційної діяльності відповідно до додатка 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію; д) запровадження інформаційних технологій авіаційної безпеки; е) удосконалення правил та процедур об'єднаної цивільно-військової системи координації повітряного руху відповідно до національних інтересів України, стандартів та рекомендованої практики ІКАО, документів Євроконтролю та законодавства ЄС; ж) впровадження стандартів та рекомендованої практики ІКАО та Рамкових стандартів безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі (SAFE) Всесвітньої митної

організації, зокрема в частині запровадження інституту уповноваженого економічного оператора, для безпеки всього логістичного ланцюга поставок авіаційних вантажів та пошти і спрощення процедур перетинання державного кордону для пасажирів; 2) забезпечення ефективної та прозорої діяльності органу з безпеки та органу з розслідування транспортних подій; 3) захист від актів несанкціонованого втручання у діяльність транспорту, шляхом: а) підвищення рівня технічного оснащення, організаційного та кадрового забезпечення об'єктів забезпечення транспортної безпеки з метою запобігання та реагування на акти незаконного втручання; б) впровадження новітніх технологій безпеки, зокрема сканерів, детекторів нових вибухових речовин, інтелектуальних чипів та систем кібернетичного захисту; в) впровадження інформаційних технологій авіаційної безпеки, зокрема інформаційної системи авіаційної безпеки, та багатьох інших [115].

Заслужує уваги серед останніх стратегічних актів з правоохоронною складовою, характерною для *виробничої авіаційної діяльності*, також «Стратегія відродження вітчизняного авіабудування на період до 2030 року», схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 10 травня 2018 р. № 429-р., яка серед іншого спрямована на збільшення випуску літаків, авіаційних двигунів та іншої авіаційної техніки, яка користується попитом на внутрішньому та зовнішньому ринках, та задоволення потреб держави для забезпечення оборони і безпеки держави; здійснення розроблення нових транспортних літаків, вертольотів, безпілотних повітряних суден та модернізацію існуючих пасажирських літаків Ан-140, Ан-148, Ан-158, Ан-178 і транспортних літаків Ан-74, Ан-124 та вертольотів Ми-2, Ми-8; підвищення якості виробництва авіаційної техніки до рівня провідних світових виробників та покращення системи підтримання льотної придатності повітряних суден вітчизняного виробництва, зокрема шляхом впровадження міжнародних систем сертифікації; розширення взаємодії держави і приватного бізнесу та створення умов для залучення інвестицій для розвитку галузі; збереження не менш як 60000 робочих місць та створити

додаткові робочі місця в авіаційній промисловості та суміжних галузях [18], що в цілому має сприяти не лише збереженню (статичній охороні) авіаційного правопорядку, а і його розвитку, вдосконаленню (динамічній охороні).

Важливими для реалізації правоохоронної функції держави саме у виробничому процесі авіаційної галузі є також:

* Концепція розвитку системи регулювання авіаційної діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2004 р. № 234-р, в якій для розвитку системи регулювання авіаційної діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден закріплено низку завдань: а) забезпечення безпеки польотів; б) створення умов для надання офіційних дозволів на їх використання; в) забезпечення їх використання для задоволення потреб економіки та населення [83];

* Концепція Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 листопада 2020 р. № 1412-р, від реалізації якої очікується: а) створення нових конкурентоспроможних авіаційних технологій, матеріалів, виробничих процесів та обладнання, які використовуватимуться у серійному виробництві літаків, двигунів та іншої авіаційної техніки, обсяг реалізованої продукції якого на період до 2030 року оцінюється на рівні 300-350 млрд. гривень, що дасть змогу спрямувати до бюджетів усіх рівнів близько 100-120 млрд. гривень і забезпечити підвищення заробітної плати зайнятих у галузі працівників у 1,6 рази; б) розроблення нових транспортних літаків, вертольотів, безпілотних літальних апаратів, модернізації існуючих типів пасажирських і вантажних літаків, вертольотів, авіаційних тренажерів; в) підвищення якості виробництва авіаційної техніки до рівня вимог міжнародних стандартів якості та покращення системи підтримки льотної придатності повітряних суден вітчизняного виробництва; г) започаткування міжнародних проектів

кооперованих розробки і виробництва літаків марки “Ан” з іноземними партнерами, зростання обсягів експорту авіаційної техніки і послуг за період 2021-2030 років до 150-200 млрд. гривень; д) збереження не менш як 50000 та створенню не менше як 6000 робочих місць в авіаційній промисловості за період 2021-2030 років [114], що також в цілому має сприяти розвитку динамічної функції держави з охорони й безпеки авіаційного правопорядку.

В *експлуатаційному процесі* авіаційної галузі можна виділити зокрема такий нормативно-правовий акт правоохоронного змісту, як постанову Кабінету Міністрів України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом» від 10 березня 2017 р. № 134, в якому встановлено вичерпний перелік документів, що додаються до заяви про отримання ліцензії на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом, а також вичерпний перелік вимог, обов’язкових до виконання під час провадження зазначеної діяльності [84].

У *процесі організації повітряного руху та його обслуговування* в останні роки прийнято достатньо широкий перелік правових актів, найбільш показовими з яких в контексті забезпечення реалізації правоохоронної функції є такі, що пов’язані з питанням виявлення правопорушень, їх припинення та дослідження їх наслідків. Зокрема, це: Положення про єдину державну систему запобігання, реагування і припинення терористичних актів та мінімізації їх наслідків, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 8 лютого 2016 р. № 92, в якому визначено механізм функціонування єдиної державної системи запобігання, реагування і припинення терористичних актів та мінімізації їх наслідків (далі - єдина державна система), рівні терористичних загроз та заходи реагування суб’єктів боротьби з тероризмом на загрозу вчинення або вчинення терористичного акту [86]; Положення про розслідування авіаційних подій та інцидентів,

затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 26 березня 2010 р. № 159, яким визначено процедуру організації та проведення розслідування авіаційних подій та інцидентів, що сталися з цивільними повітряними суднами України та іноземними цивільними ПС на території України, з цивільними ПС, що зареєстровані, виготовлені, розроблені чи експлуатуються в Україні, що сталися на території іноземних держав з цивільними ПС України, якщо закони країни місця події не передбачають іншого, або за межами території будь-якої держави [87]; Порядок накладення і стягнення штрафів за порушення вимог законодавства на повітряному транспорті, затверджений наказом Мінінфраструктури України 26 грудня 2011 р. № 637, яким встановлено процедуру розгляду справ про правопорушення у галузі цивільної авіації, накладення і стягнення штрафів за порушення вимог законодавства на повітряному транспорті на суб'єктів авіаційної діяльності у разі здійснення ними правопорушення у галузі цивільної авіації та фізичних осіб у разі здійснення ними адміністративного правопорушення на повітряному транспорті [92]. Надзвичайно важливими також слід назвати й правові акти, що слугують правовому врегулюванню реалізації правоохоронної функції в авіації при здійсненні *авіаційних робіт з пошуку і рятування*. Так, зокрема, це: Порядок залучення пошуково-рятувальних сил і засобів до проведення робіт з пошуку і рятування, відшкодування витрат, пов'язаних з їх проведенням, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2012 № 1037, яким визначено функції суб'єктів єдиної системи проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування (як авіаційна система: Міністерство оборони, Міністерство інфраструктури, Міністерство внутрішніх справ, Державну службу з надзвичайних ситуацій, Адміністрацію Державної прикордонної служби, Державну авіаційну службу, Державну службу морського та річкового транспорту); основні засади взаємодії органів управління та сил під час проведення робіт з пошуку і рятування; процедуру виділення пошуково-рятувальних сил і засобів для проведення робіт з пошуку і рятування;

процедуру залучення пошуково-рятувальних сил і засобів для проведення робіт з пошуку і рятування; організацію управління та зв'язку під час проведення робіт з пошуку і рятування; механізм відшкодування витрат, пов'язаних з проведенням робіт з пошуку і рятування [106]; Правила авіаційного пошуку і рятування в Україні, затверджені наказом МВС України від 16 березня 2015 р. № 279, якими врегульовано організацію та проведення авіаційного пошуку і рятування в авіаційному районі пошуку і рятування України, та які є обов'язковими для юридичних і фізичних осіб, на яких покладено функції з організації та проведення авіаційного пошуку і рятування або які залучаються до виконання заходів з авіаційного пошуку і рятування [93]; Правила пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації України, затверджені наказом Міноборони України від 29 грудня 2016 р. № 736, якими визначено порядок організації та здійснення пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації України, та які є обов'язковими для керівництва і виконання всіма суб'єктами авіаційної діяльності державної авіації [98].

У вказаній підзаконній правовій основі окремо слід зазначити також про міжвідомчі нормативні акти, якими регулюються окремі питання як державної, так і цивільної авіації. Зокрема, це наказ Державної авіаційної служби України та Міністерства оборони України "Про затвердження Авіаційних правил України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України» від 6 лютого 2017 р. № 66/73, в якому визначається порядок виконання польотів цивільних та державних повітряних суден, порядок обслуговування повітряного руху, порядок управління повітряним рухом, що гарантують безпеку польотів при використанні повітряного простору України та повітряного простору над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладено на Україну, цивільною та державною авіацією [76].

Наведені та деякі інші акти слугують, з одного боку, конкретизації окремих положень й реалізації вимог Повітряного кодексу України, з іншого – розширюють правове поле нормативної основи правопорядку й безпеки в галузі авіації, формують державну правоохоронну (безпекову) політику в цій галузі, закладають правові основи перспектив її розвитку.

З урахуванням та у відповідності до положень вказаної правової основи, в межах даної рівня нормативно-правового забезпечення реалізації досліджуваної функції, *першу підгрупу* пропонуємо представити підзаконними актами, що регулюють відносини в галузі *державної авіації*.

Як слідує з положень статті 4 Повітряного кодексу України, в галузі державної авіації уповноваженим органом виконавчої влади є Міністерство оборони України, на який, у межах його повноважень, покладаються питання регулювання використання повітряного простору України (пп. 6, 7) [69]. Одним з базових актів цього державного органу слід уважати наказ «Про затвердження Правил реєстрації державних повітряних суден України та Правил сертифікації екземпляра державного повітряного судна України», затверджених 7 лютого 2012 № 63, в якому визначаються процедури та вимоги до реєстрації (перереєстрації) державних повітряних суден у реєстрі державних повітряних суден України, порядок виключення їх з цього реєстру [100]. Наступним важливим актом даного владного суб'єкта є наказ «Про затвердження Правил польотів державної авіації в повітряному просторі України» від 9 грудня 2015 № 700, в якому визначено порядок виконання польотів державної авіації в повітряному просторі України та повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну, і є обов'язковими для керівництва і виконання всіма суб'єктами авіаційної діяльності, а також регламентовано низку безпекоохоронних питань [97]. Ще один акт Міноборони України, який варто означити, це Правила виконання польотів державної авіації України, затверджені наказом від 5 січня 2015 року № 2, в якому більш деталізовано безпекові приписи, обмеження й

застереження, адресовані усім суб'єктам авіаційної діяльності державної авіації для забезпечення безпеки польотів, якості та надійності повітряної навігації [95]. Не менш актуальним для аналізу є наказ «Про затвердження Правил виконання польотів безпілотними авіаційними комплексами державної авіації України» від 8 грудня 2016 р. № 661, який є обов'язковим для керівництва і виконання всіма суб'єктами авіаційної діяльності державної авіації, а також військовими частинами (установами) центральних органів виконавчої влади, Збройних Сил України та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України, у складі яких є підрозділи з використання безпілотних авіаційних комплексів, та якими визначається порядок організації та проведення польотів безпілотних авіаційних комплексів державної авіації України [94].

Базуючись на загальногалузевій правовій основі, *другу підгрупу* даного другого рівня нормативно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави слід представляти підзаконними актами, що регулюють відносини в галузі *цивільної авіації*.

У зв'язку з великою кількістю актів вказаної підгрупи пропонуємо умовно класифікувати їх за критерієм основних напрямів авіаційної діяльності, визначених у попередніх підрозділах нашої роботи, зі збереженням юридичної ієрархії. При цьому, відмітимо, що провідну роль в нормотворенні для цивільної авіації виконує саме Державна авіаційна служба України. Зокрема, *дозвільно-правоохоронними* актами можна уважати: Правила сертифікації технічних засобів захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, затверджені наказом Державіаслужби України від 19 грудня 2018 р. № 1339, які поширюються на Державіаслужбу, а також суб'єктів господарювання, які здійснюють діяльність у сфері виробництва технічних засобів захисту ЦА від АНВ, під час сертифікації та видачі (отримання) сертифіката відповідності на технічні засоби захисту ЦА від АНВ, та які встановлюють процедури, що застосовуються при сертифікації технічних засобів захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання,

для підтвердження їх відповідності вимогам законодавства, у тому числі авіаційних правил України, та видання відповідного сертифіката [79]; Правила сертифікації навчально-тренувальних центрів з підготовки персоналу з авіаційної безпеки, затверджені наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (з 2011 року - Державіаслужби України) від 9 грудня 2005 р. № 936, розроблені метою впровадження сертифікаційних вимог до навчальних закладів, навчально-тренувальних центрів, організацій, які здійснюють підготовку, перепідготовку, підвищення кваліфікації персоналу з питань авіаційної безпеки та інших працівників, які мають відношення або діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки цивільної авіації, установлюють вимоги щодо видачі сертифіката на проведення такої підготовки [107]; Правила сертифікації служб авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності, затверджені наказом Державіаслужби України від 5 лютого 2020 р. № 218, якими встановлено порядок сертифікації служб авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності (служба авіаційної безпеки суб'єкта авіаційної діяльності підлягає сертифікації на право здійснення заходів авіаційної безпеки щодо захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання) [75]; Правила сертифікації та затвердження зареєстрованих агентів, відомих вантажовідправників, затверджені наказом Державіаслужби України від 14 вересня 2020 р. № 1276, якими встановлено порядок сертифікації та затвердження зареєстрованих агентів, відомих вантажовідправників уповноваженим органом з питань цивільної авіації (сертифікація зареєстрованих агентів, відомих вантажовідправників здійснюється за кожним окремим об'єктом, на якому зареєстрований агент, відомий вантажовідправник здійснюють заходи авіаційної безпеки щодо захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, що стосуються вантажних та поштових відправлень) [78] та деякі інші.

Важливими також в цій групі є акти Державіаслужби щодо *правоохоронного припинення* авіаційних подій, наприклад, Порядок

сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів, затверджений наказом від 27 грудня 2019 р. № 1817, яким встановлено вимоги до організацій та уповноваженого органу з питань цивільної авіації щодо сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів та спрямовані на підвищення рівня безпеки польотів шляхом забезпечення того, що вся суттєва інформація з безпеки польотів цивільної авіації сповіщається, збирається, зберігається, захищається, обмінюється, розповсюджується та аналізується [74].

Прикладом правового акту з нормами «майнової охорони» в межах правоохоронної функції є Правила охорони повітряних суден та інших важливих об'єктів цивільної авіації, забезпечення контролю доступу до них, затверджені наказом Державіаслужби України від 7 серпня 2019 р. № 1017. Цим актом встановлено порядок забезпечення безпеки в неконтрольованій зоні, доступу осіб і транспортних засобів, їх перебування в контрольованих зонах, зонах обмеженого доступу, що охороняються, та критичних ділянках зон обмеженого доступу, що охороняються, суб'єктів авіаційної діяльності, а також здійснення захисту активів суб'єктів авіаційної діяльності України [77].

Третій рівень актів, що містять положення щодо правового забезпечення реалізації правоохоронної функції в галузі авіації, є правові акти органів місцевого самоврядування. Переважно такі акти приймаються місцевими радами на території яких функціонують аеропорти з метою сприяння їх ефективної роботи, в тому числі забезпечення безпеки, охорони тощо. Так, наприклад, в рішенні Запорізької міської ради від 19.12.2018 №21 «Про затвердження міської цільової програми «Забезпечення належної та безперебійної роботи комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Запоріжжя», передбачено проведення та фінансування таких безпекових заходів: для попередження актів незаконного втручання у діяльність Запорізького аеропорту; проведення заходів для підготовки та проходження

сертифікаційної перевірки та ін. (додаток 1) [27]; в рішенні Мукачевської міської ради «Про «Заходи підвищення ефективності функціонування ММКП «Міжнародний аеропорт Мукачево» на 2016 рік» зокрема визначено заходи підвищення ефективності функціонування необхідні для утримання підприємства, охорони та збереження майна, що належить до комунальної власності, виконання безпечних вимог при охороні аеродромного комплексу [55]; та багато інших подібних рішень. Вагому роль у процесі забезпечення правоохоронної функції в галузі авіації відіграють цільові програми підтримки місцевих аеропортів, наприклад, Комплексна програма підтримки КП «Аеропорт Вінниця», який обслуговує внутрішні та міжнародні перевезення в регіоні, на 2020-2024 роки» [10], в яких органи місцевого самоврядування визначають заходи, виконавців та фінансові й інші ресурси для охорони майна й територій аеропортів, забезпечення безпеки польотів, проведення перевірок, тощо. Аналіз вказаних та багатьох інших подібних актів дає підстави віднести їх до допоміжних актів, спрямованих на врегулювання локальних питань в сфері забезпечення охорони й безпеки функціонування авіаційних об'єктів, розміщених на території відповідної громади.

В окрему групу правових актів, які з одного боку не належать до нормативно-правових, однак, з іншого – мають важливий правоохоронний персоніфікований вплив на суб'єктів авіаційної діяльності та інших учасників авіаційних правовідносин, можна включити індивідуальні адміністративні акти. По-перше, це *дозвільні акти*, зокрема щодо сертифікації персоналу, послуг, виробів, процедур, акти про надання дозволу або позбавлення права на сертифікаційну, реєстраційну діяльність (наприклад, наказ Державіаслужби України «Про припинення здійснення процедур сертифікації, реєстрації, перереєстрації, супроводження діяльності та надання прав на експлуатацію повітряних ліній SMARTWINGS HUNGARY KRT» від 19 листопада 2020 р. №1862 [111]), тощо. В межах цих актів можна виділяти й *обмежувальні акти*, зокрема які з метою здійснення

державного нагляду за забезпеченням авіаційної безпеки, посилення контролю та обмеження польотів українських повітряних суден в країнах з нестабільним становищем приймає Державіаслужба України під час надання дозволів експлуатантам [73]; по-друге, *договірні акти*, зокрема щодо забезпечення охорони й захисту авіаційних об'єктів, авіаційного персоналу, пасажирів, інформаційної безпеки, тощо; по-третє, *санкційні акти*, зокрема рішення про притягнення до відповідальності; та інші. Слід відмітити, що правова природа правових актів даного виду, є адміністративно-правовою, суб'єтом їх видання є виключно органи державної влади (на характеристиці яких ми зосередимося в наступних підрозділах), в межах повноважень, визначених законом, в тому числі авіаційним законодавством.

Окремо слід зазначити про акцент дослідницької уваги окремих вчених на правотворчій діяльності держави в галузі авіації у формі затвердження *концепцій і стратегій*. Так, дослідник Я.Й. Баган, з одного боку, зазначає про неможливість здійснення ефективного державного регулювання авіаційної галузі чи окремого напрямку її функціонування без формування чітко виробленої послідовної довгострокової концепції та цільових програм і проектів, які базуються на ній. Й далі вказує, що у нинішніх умовах саме стратегічне планування є життєво важливим інструментом публічного адміністрування авіаційною сферою, адже використання його можливостей дозволяє спрямовувати зусилля держави та суспільства на розробку і проведення єдиної політики регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України, гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах тощо [3, с. 67]. З іншого боку, в результаті критичного аналізу низки відповідних концепцій і стратегій, автор цілком слушно робить висновок, що періодичні спроби держави гармонізувати планову діяльність у сфері функціонування авіаційного транспорту не приносять відчутних результатів. При прийнятті достатньої кількості програмноцільових документів за роки незалежності

України жодний із них не досяг омріяної мети. Майже всі програми за своїм змістом перевантажені узагальненими фразами – «активізувати», «посилити», «продовжити», «забезпечити», «здійснити комплексну оцінку» тощо [3, с. 67]. Екстраполюючи слова Я.Й.Багана, маємо зазначити, що саме вміння стратегічно мислити, аналізувати й виявляти динаміку безпекових явищ, викликів і ризиків, комплексно бачити перспективи розвитку авіаційної галузі з усіма її можливостями й складнощами, здатне сприяти реальній оцінці існуючого стану правопорядку й безпеки цієї галузі, й з урахуванням якої формувати виважену, комплексну, середньо та довгострокову стратегію правоохорони даної галузі.

Узагальнення викладеного дає підстави для висновку, що правоохоронна функція держави в галузі авіації нормативно забезпечена усім спектром правових актів: від концептуальних до індивідуальних; міжнародного, національного, відомчого і локального рівнів; охоплюють виробничий, експлуатаційний, обслуговуючий та інші процеси в цій галузі; матеріального та процесуального (процедурного) змісту; спрямовані на охорону і захист прав учасників авіаційних правовідносин, об'єктів власності, видів авіаційної діяльності; мають обов'язковий або рекомендаційний характер; правоохоронні їх норми мають переважно зобов'язальний, обмежувальний, дозвільний характер, санкційний (каральний); профільними суб'єктами їх видання є Міжнародна організація цивільної авіації, Європейське агентство з безпеки польотів (EASA), Міністерство інфраструктури України, Міністерство оборони України, Державна авіаційна служба України.

2.3. Суб'єкти адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації

Жоден з механізмів соціального (тим більше, державного) управління та реалізації функцій держави неможливий без належного суб'єктного складу. Авіаційна галузь, яка, як вище було доведено, є об'єктом підвищеної уваги з боку правоохорони і захисту, потребує особливої злагодженої системи суб'єктів забезпечення її правопорядку і безпеки.

В більшості працях, в яких розглядаються питання правоохоронної функції, правоохоронної діяльності, коло відповідних суб'єктів пов'язують з правоохоронною системою [22], або системою правоохоронних органів.

Виходячи з предмету нашого дослідження та визначення поняття й змісту організаційної форми реалізації правоохоронної функції (про яку зазначалося у підрозділі 1.2), вважаємо доцільним розмежовувати поняття «система правоохоронних органів» та «система суб'єктів, що забезпечують правоохоронну функцію». Також аналіз широкого переліку праць правоохоронної тематики дає підстави нам й розмежовувати поняття «правоохоронний орган» та «орган, що здійснює правоохоронну діяльність». До органів, що охоплюються першим поняттям, за переважачою позицією відносять виключно державні органи, й до того ж лише ті з них, виконання яким однієї чи декількох головних правоохоронних функцій є визначальним у його діяльності, а виконання другорядних (допоміжних) правоохоронних функцій не має великого значення [127, с. 99]. Як слідує з праці М.І. Мельник, М. Хавронюк правоохоронні функції поділяються на: 1) головні: профілактична (профілактика правопорушень, які спричиняють юридичну відповідальність у сфері публічного права); захисна (захист життя, здоров'я, прав, свобод та законних інтересів фізичних осіб); охоронна (охорона громадського порядку, громадської безпеки і власності); ресоціалізаційна (найбільш характерна для органів і служб у справах неповнолітніх, служб, що здійснюють адміністративний нагляд за особами, звільненими з місць позбавлення волі); оперативно-розшукова; розслідування злочинів; судовий

розгляд справ; розгляд справ про адміністративні, фінансові та господарські правопорушення; виконання вироків, рішень, ухвал і постанов судів, постанов органів дізнання і досудового слідства та прокурорів; 2) другорядні і допоміжні: контрольна (наглядова); дозвільна (надання дозволів на здійснення певної діяльності, у тому числі підприємницької, або вчинення певних дій); правороз'яснювальна (у тому числі функція надання правової допомоги); аналітична та/або методична; інформаційна (інформування інших державних органів, у тому числі правоохоронних); нормотворча (з правом видання актів міжвідомчого характеру); координаційна [47, с. 15-20]. Подібного поділу дотримуються й багато інших вчених, класифікації яких ми навели у підрозділі 1.1 нашої роботи.

Грунтуючись на такому підході, Р.Я. Шай відносить до правоохоронних органів України (станом на 2014 рік) такі органи: судові; прокуратури; міліції; податкової міліції; Служби безпеки України; Управління державної охорони; Державної прикордонної служби; Військової служби правопорядку в Збройних силах України; Державного департаменту України з питань виконання покарань; досудового слідства та дізнання [127, с. 94]. Не можемо погодитись з таким формальним, вузьким підходом автора. Крім того, помилковим вважаємо висновок про те, що державні органи, які виконують лише окремі правоохоронні функції, й за своєю суттю визначальним у їх діяльності є виконання інших (не правоохоронних) функцій, відрізняються від правоохоронних та відносяться до контролюючих органів [127, с. 96]. На наш погляд, розглядаючи контрольну функцію однією з різновидів правоохоронної, що зумовлено можливістю віднесення контролю (в різних його формах) до методів здійснення правоохоронної діяльності, спеціалізовані контролюючі органи, для яких контрольна функція є головною, слід також відносити до правоохоронних, оскільки головною метою такої діяльності у загальному розумінні є перевірка стану правопорядку, безпеки.

Крім того, не слід, на нашу думку, використовувати ознаку озброєння визначальною для віднесення суб'єкта до системи правоохоронних органів, яку вказують як визначальну багато дослідників, особливо зі сфери діяльності органів внутрішніх справ. Не кожен правоохоронний орган має бути озброєний, так само, й не кожен озброєний державний орган претендує на статус правоохоронного (наприклад, військові частини ЗС України). Наявність зброї лише означає додаткову ознаку про можливість застосування відповідної зброї як додаткового спеціального засобу, обмеженого нині у використанні, однак при відсутності зброї, права на його застосування, не позбавляє відповідного суб'єкта такого статусу.

Базуючись на широкій концепції розуміння правоохорони, вважаємо, що діяльність конкретного органу може бути визначена правоохоронною лише через те, що діяльності такого органу притаманні ознаки правоохоронної діяльності, на підставі чого такий орган є правоохоронним, і навпаки, вказаних ознак конкретний орган набуває в силу закону, який визначає для такого органу завдання щодо захисту прав й законних інтересів суб'єктів правовідносин, і для цього закон встановлює для нього певні повноваження. Тому, критерієм віднесення того чи іншого органу до правоохоронних є не його статус як державного або громадського органу, не аргумент, що суди є органами незалежної гілки державної влади, а покладене на конкретний орган, незалежно від його статусу, законом завдання охорони й захисту законних інтересів громадян і організацій як основного завдання цього органу і відповідний основний напрям його діяльності щодо виконання даного завдання і виконувана цим органом відповідна правоохоронна функція. Отже, наша позиція полягає у визнанні правоохоронними органами тих органів й організацій, для яких згідно з законом охорона й/або захист прав і законних інтересів є основним або одним з основних завдань.

Формування ефективного організаційного механізму адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації пропонується здійснити шляхом теоретичної побудови системи

відповідних суб'єктів. При цьому варто вказати, що категорія «суб'єкт реалізації правоохоронної функції держави» і категорія «суб'єкт адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави» (далі – суб'єкт забезпечення) є різними за сутністю і змістом, а поняття «правоохоронний орган» може охоплюватися як першою так і другою категорією. Крім того, наш підхід відходить від сприйняття суб'єктами вказаного забезпечення виключно органи або організації в статусі юридичної особи. До таких суб'єктів ми пропонуємо відносити й органи управління авіаційних підприємств, установ й організацій за відповідним (правоохоронним) своїм функціональним призначенням. Однак за будь-яких концепцій співвідношення вказаних категорій, в тому числі, при розмежуванні за правовою природою (галузевою) вони можуть мати спільну ознаку – досягнення єдиної мети – охорона й захист правопорядку (в нашому випадку – в галузі авіації).

Тому, не вдаючись до термінологічних дискусій, пропонуємо подати авторський варіант системи суб'єктів адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації, обравши основним критерієм її упорядкування – статичну сторону змісту правоохоронної функції, а саме головні, другорядні і допоміжні її підвиди (при дотриманні умови ієрархії суб'єктів в системі публічного управління авіаційною галуззю).

В числі першорядних груп суб'єктів забезпечення, що виконують головні правоохоронні функції в галузі авіації перебувають представники Єдиної державної системи *запобігання, реагування і припинення терористичних* актів та мінімізації їх наслідків (далі – Єдина антитерористична система). Як зазначається у навчальній літературі, терористичні акти – найбільш небезпечні для суспільства, призводять до значних збитків, і, як правило, до людських жертв. Вчиняються в більшості випадків професійними терористичними угрупованнями, до складу яких входять добре підготовлені і озброєні спеціалісти з диверсій, інколи навіть

підготовлені пілоти. Характеризуються ретельною спланованістю, розподілом ролей в середині злочинної групи [67, с. 213-214]. Не викликає жодних сумнівів про доцільність віднесення діяльності щодо запобігання, реагування і припинення терористичних актів до правоохоронної функції в галузі авіації.

Для протидії цьому протиправному явищу на Єдину антитерористичну систему покладається виконання таких завдань:

- 1) запобігання терористичній діяльності, у тому числі забезпечення своєчасності виявлення та усунення причин і умов, що сприяють вчиненню терористичних актів;
- 2) інформування населення про рівні загроз вчинення або вчинення терористичного акту;
- 3) забезпечення безпеки об'єктів можливих терористичних посягань [86].

І хоча об'єктами можливих терористичних посягань можуть бути не лише об'єкти авіаційної транспортної системи, а зокрема: об'єкти, щодо яких здійснюється державна охорона; важливі державні об'єкти; об'єкти підвищеної небезпеки; об'єкти єдиної транспортної системи України; особливо важливі об'єкти електроенергетики; закордонні дипломатичні установи, консульські та інші представництва іноземних держав на території України; установи Державної кримінально-виконавчої служби; місця масового перебування людей, проте саме повітряні судна становлять й об'єкт підвищеної небезпеки, за допомогою якого можуть досягатися терористичні цілі [86]. А тому охорона і захист літальних апаратів та всього процесу їх обслуговування має забезпечуватися на постійній основі засобами і силами Єдиної антитерористичної системи, яку закономірно слід відносити до складової єдиної правоохоронної системи держави загалом, та в галузі авіації зокрема.

Згідно положень законодавства Єдина антитерористична система структурно має дві підсистеми: територіальну (і функціональну, які діють на постійній основі).

Територіальна підсистема складається з координаційних груп Антитерористичного центру при регіональних органах СБУ та їх штаби, основним призначенням в цій системі є організація діяльності щодо запобігання, реагування, припинення терористичних актів та мінімізації їх наслідків (управління підсистемою здійснюється координаційними групами Антитерористичного центру при регіональних органах СБУ). Функціональна підсистема складається з структурних підрозділів суб'єктів боротьби з тероризмом та Міжвідомча координаційна комісія Антитерористичного центру при СБУ (управління цією підсистемою здійснюється суб'єктами боротьби з тероризмом у межах повноважень, координація діяльності якої здійснюється Міжвідомчою координаційною комісією Антитерористичного центру). Взаємодія даних підсистем побудована на обміні інформацією про загрозу вчинення терористичного акту; проведенні спільних оперативно-розшукових та інших заходів; проведення моніторингу стану і тенденцій поширення тероризму в Україні та за її межами; організації і проведенні командно-штабних та тактико-спеціальних навчань і тренувань з використанням сил і засобів суб'єктів боротьби з тероризмом. В свою чергу, координуючим органом єдиної державної системи та суб'єктів боротьби з тероризмом виступає Антитерористичний центр при СБУ [86].

З метою виконання завдання щодо забезпечення належного і своєчасного реагування на загрозу вчинення терористичного акту законодавством визначено низку правоохоронних повноважень, а саме:

а) для суб'єктів боротьби з тероризмом у межах своїх повноважень:

- * здійснення постійного обміну інформацією з Антитерористичним центром з використанням наявних засобів зв'язку;

- * забезпечення готовності сил і засобів, що залучаються до проведення антитерористичних операцій;

- * надання Антитерористичному центру пропозиції до проекту плану проведення антитерористичної операції на об'єктах можливих терористичних посягань;

* забезпечення належного рівня захисту та охорони об'єктів можливих терористичних посягань;

* здійснення заходів щодо недопущення можливого застосування під час вчинення терористичного акту зброї, боєприпасів, вибухових, отруйних речовин і засобів масового ураження;

* організація заходів щодо інформування та підготовки населення до дій в умовах загрози або вчинення терористичного акту;

б) для Антитерористичного центру:

* проведення моніторингу загроз вчинення терористичних актів на території України та за її межами;

* розроблення плану проведення антитерористичної операції на об'єктах можливих терористичних посягань;

* визначення потреб в силах і засобах, що залучаються до проведення антитерористичної операції;

* сповіщення суб'єктів боротьби з тероризмом про прийняття рішення щодо рівня терористичної загрози [86].

Окремою надзвичайно важливою й складною за структурою і механізмом реалізації в змісті головних підфункцій правоохоронної функції держави в галузі авіації є функція з проведення *розслідувань*.

Положення Повітряного кодексу України та підзаконних актів дають підстави виділити декілька *видів розслідувань* в сфері авіації:

1) *розслідування порушень порядку використання повітряного простору України* (з метою встановлення причин виникнення та прийняття необхідних заходів щодо їх попередження).

Урядовим актом до порушень порядку використання повітряного простору України віднесено:

використання повітряного простору без подання заявок, отримання дозволу та/або умов його використання, крім випадків, що передбачені Положенням №954;

недотримання умов використання повітряного простору України або плану польоту (відхилення від маршруту, заданого рівня польоту, зліт чи посадка повітряного судна з незапланованого (на незапланований) або закритий аеродром, постійний злітно-посадковий майданчик/вертодром тощо) без дозволу або погодження органу обслуговування повітряного руху (органу управління повітряним рухом), крім аварійних випадків;

політ групи повітряних суден, кількість яких перевищує зазначену в заявці;

порушення вимог щодо порядку перетинання державного кордону та виконання польоту в зоні з особливим режимом використання повітряного простору України;

виконання без дозволу повітряного судна польоту в забороненій зоні або в зонах обмеження польотів та тимчасово зарезервованого повітряного простору України під час їх використання;

політ повітряного судна, яке не відповідає на запит засобів радіолокаційної системи державного розпізнавання, крім повітряного судна, на яких апаратура радіолокаційної системи державного розпізнавання не передбачена або які повертаються з несправною апаратурою радіолокаційної системи державного розпізнавання з аеродромів, злітно-посадкових майданчиків/вертодромів, де ремонт такої апаратури неможливий;

невиконання вимог до інформування органів контролю за дотриманням порядку використання повітряного простору України про виконання польотів та провадження іншої діяльності з використання повітряного простору України [85].

Розслідування вказаних порушень належать до категорії «службові розслідування».

Основними суб'єктами такої діяльності закон визначає: органи обслуговування повітряного руху; командири повітряних суден; органи військового управління Військ ППО; Генеральний Штаб Збройних Сил

України; Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами.

Як слідує з приписів ПК України, усі випадки порушення порядку використання повітряного простору України розслідуються Експертною установою з розслідування авіаційних подій відповідно до положення, що затверджується Кабінетом Міністрів України, з подальшим поданням матеріалів розслідування Міністерству оборони України. Водночас, маємо зауважити про відсутність наразі відповідного положення. Відтак, єдиною чинною інструкцією у цьому питанні залишається підзаконний акт – міжвідомчий наказ Міністерства транспорту України та Міністерства оборони України «Про затвердження Інструкції про розслідування порушень порядку використання повітряного простору України» від 27.01.2003 № 50/18, прийнятий у відповідності до Положення про використання повітряного простору України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002 № 401 (втратило чинність у 2017 році).

Отже, маємо виклик щодо наявності належної правової основи проведення відповідних розслідувань, на який невідкладно має відреагувати Уряд та інші фахові відомства.

2) розслідування надзвичайних подій та пошкоджень цивільних повітряних суден на землі в Україні. Надзвичайною подією визначається – подія, пов'язана з використанням повітряного судна, яка не підпадає під визначення АП, а також пов'язана з технічним обслуговуванням, ремонтом, зберіганням та транспортуванням, під час якої настав один з таких наслідків; пошкодженням повітряного судна на землі - подія, пов'язана з обслуговуванням, зберіганням та транспортуванням повітряного судна на землі, під час якої повітряне судно отримало пошкодження без втрати міцності його силових елементів та погіршення льотно-технічних характеристик, усунення яких можливо за експлуатаційних умов. Слід відмітити, що обов'язковому розслідуванню підлягають усі надзвичайні події та пошкодження повітряних суден на землі на території України: по-перше, з

повітряними суднами України; по-друге, з повітряними суднами іноземних держав [102].

Як слідує з положень Правил розслідування надзвичайних подій та пошкоджень цивільних повітряних суден на землі в Україні № 188, розслідування надзвичайних подій проводиться комісією, склад якої затверджує Державіаслужба та яка має статус державної комісії. Особливістю такого розслідування є також, що процес розслідування не передбачає захисту інтересів сторін учасників розслідування.

Процес розслідування включає встановлення обставин та причин події, підготовку звіту з необхідними рекомендаціями щодо попередження подій у майбутньому.

Розслідування пошкоджень повітряних суден на землі проводиться службовими комісіями експлуатантів та аеропортів (аеродромів), котрі встановлюють причини пошкоджень, оформлюють технічний акт з рекомендаціями щодо усунення пошкоджень та допуску ПС до польотів.

В свою чергу щодо пошкоджень повітряних суден іноземних держав, розслідування проводиться службовими комісіями аеропортів із залученням, при необхідності, представників експлуатантів. В окремих випадках розслідування проводить Державіаслужба.

Склад учасників таких комісій залежить від низки факторів, зокрема від типу НП та наслідків, та передбачає голову, заступника голови та членів комісії. До складу комісії обов'язково також залучаються представники відповідних управлінь та окремих відділів Державіаслужби за напрямком діяльності: Головної інспекції з безпеки польотів - у всіх випадках; управління авіаційної безпеки - у всіх випадках; управління супроводження та забезпечення льотної діяльності, якщо надзвичайна подія обумовлена діями екіпажів повітряних суден; управління підтримання льотної придатності повітряного судна та сертифікації організацій з технічного обслуговування - у разі якщо сталося руйнування або серйозне пошкодження повітряного судна з утратою льотної придатності; сектору авіаційної

медицини, якщо внаслідок надзвичайної події сталося травмування або загибель людей; відділу охорони праці, якщо внаслідок надзвичайної події сталося травмування або загибель людей; служби пожежної безпеки, якщо в результаті надзвичайної події виникла пожежа на повітряному судні; відділу метеозабезпечення, якщо надзвичайна подія сталася в результаті впливу зовнішнього середовища; відділу реєстрації страховиків та контролю за страхуванням [102].

Крім того, поряд з виконанням даної правоохоронної функції (віднесеної в нашій класифікації до головних), можна виділити й додаткову (допоміжну) правоохоронну функцію, зокрема це контрольно-облікова (реєстраційна). Так, Головна інспекція з безпеки польотів Державіаслужби веде облік усіх надзвичайних подій і пошкоджених повітряних суден на землі та здійснює їх остаточну класифікацію [102].

3) *розслідування актів незаконного втручання*. Відповідно до статей 5, 6 ПК України організація та саме розслідування актів незаконного втручання покладається на Державну авіаційну службу України. Під актом незаконного втручання законом визначаються акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації та включають, зокрема: 1) незаконне захоплення повітряних суден; 2) руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації; 3) захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах; 4) насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби; 5) розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей; 6) використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заподіяння каліцтва, інших ушкоджень здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи навколишньому природному середовищу; 7) повідомлення навмисно неправдивої інформації, що ставить під загрозу безпеку повітряного судна під час польоту або на землі, безпеку пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу, інших осіб в аеропорту чи в

розташуванні засобів або підрозділу цивільної авіації (ст. 86) [69]. Розслідування даного виду відноситься до службових, та проводиться для приведення у відповідність із вимогами чинного законодавства заходів авіаційної безпеки і вважається складовою частиною заходів з контролю якості з авіаційної безпеки.

Згідно Правил № 804 службове розслідування актів незаконного втручання проводиться комісією Державіаадміністрації (Державіаслужби), яка призначається згідно з цими Правилами та складається з голови, начальника штабу та членів комісії.

Крім того, для участі в розслідуванні за поданням голови комісії, окрім фахівців Державіаадміністрації, можуть залучатися (за згодою) повноважні представники заінтересованих міністерств, органів виконавчої влади, працівники підприємств, установ та організацій незалежно від організаційно-правових форм, форм власності та відомчої належності, у тому числі науково-дослідних і дослідно-конструкторських організацій, організацій розробників, виробників і експлуатантів, аеропортів, авіаремонтних організацій, авіаційно-технічних баз і центрів, навчальних закладів, органів ОПР, організацій та підприємств з метеорологічного забезпечення авіації, медичних закладів [99].

Поряд з вказаною функцією слід відмітити й про виконання контрольно-облікової функції, що покладається на авіаційних суб'єктів та відповідні підрозділи інших центральних органів виконавчої влади, підприємства, установи та організації, у підпорядкуванні яких перебувають цивільні повітряні судна, а саме – ведення обліку актів незаконного втручання, що сталися на об'єктах їх юрисдикції. Узагальнений облік таких актів покладається на Державіаадміністрацію (Державіаслужбу), що забезпечується шляхом створення та підтримки інформаційно-аналітичної бази даних про АНВ та спроби їх скоєння з метою проведення аналізу інформації про фактичні та потенційні загрози і ризики з подальшим відпрацюванням заходів щодо мінімізації таких загроз та ризиків [99].

4) *розслідування авіаційних подій та інцидентів*. Щодо аналізу даного виду розслідувань, цінним напрацюванням є робота авторів В. П. Сердюк, Є. В. Сердюк, О. О. Фаст, які системно охарактеризували національне і міжнародне законодавство, представивши його у такому вигляді:

«1. Конституція України, норми якої врегульовують право і юридичну силу міжнародних договорів на території нашої держави, що прямо відображається на взаємодії Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року з вітчизняним законодавством у цьому напрямі, визначає життя, здоров'я, свободу людини основними соціальними цінностями (ст. ст. 8, 19).

2. Повітряний кодекс України, у якому, зокрема, законодавчо закріплено приєднання нашої держави до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та відповідальність держави за виконання міжнародних зобов'язань у сфері міжнародної авіації; покладання технічного розслідування авіаційних подій на Експертну установу з розслідування авіаційних подій; поняття «технічне розслідування» авіаційних подій, яке проводиться з метою встановлення їх причин і вжиття заходів щодо запобігання таким подіям у майбутньому; вимоги до взаємодії органу з технічного розслідування з правоохоронними органами, органами влади й місцевого самоврядування, основні нормативно-правові акти у сфері технічного розслідування, статус фахівців органу з технічного розслідування тощо (ч. 8 ст. 4; ч. 1 ст. 4; ч. 1 ст. 7; розд. 15).

3. Кримінальний процесуальний кодекс (далі – КПК) України, що передбачає завдання, поняття доказів, їх збирання, предмета доказування, порядку розслідування кримінальних правопорушень загалом та авіаційних подій зокрема.

4. Положення про Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України № 228 (нині №417).

5. Закон України «Про ратифікацію протоколів, що стосуються зміни Конвенції про міжнародну цивільну авіацію» № 112-IV.

6. Положення про органи досудового розслідування Національної поліції України, затверджене Наказом Міністерства внутрішніх справ від 6 липня 2017 року № 570.

7. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року.

8. Додаток 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року.

9. Віденська конвенція про право міжнародних договорів щодо згоди на обов'язковість вимог міжнародних договорів для їх учасників, вираженої шляхом обміну документами, які становлять договір, згода на обов'язковість договору, яка може бути виражена ратифікацією, прийняттям або затвердженням і приєднанням (ст. ст. 13–15, 26–27).

10. Регламент ЄС № 996/2010 Європейського парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про розслідування та попередження катастроф (аварій) та інцидентів у цивільній авіації (п. п. 1–4 Преамбули Регламенту)» [119, с. 137–141].

Наведений перелік показово підтверджує комплексність, міжгалузевість даного виду розслідування та можливості залучення до нього широкого кола фахових експертів, служб, органів.

В контексті нашого дослідження пропонуємо здійснити розмежування даного виду розслідувань, залежно від виду авіації, що зумовлено особливостями правових режимів яким визначаються статуси повітряних суден, суб'єктів авіаційної діяльності, тощо. У зв'язку з цим пропонуємо виділяти два підвиди розслідувань авіаційних подій і інцидентів, які за метою, суб'єктним складом відображають окремі підсистеми, а саме:

а) розслідування авіаційних подій і інцидентів в *цивільній авіації*. Профільним суб'єктом в цій системі є Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (далі - Національне бюро), яке перебуває в управлінні Кабінету Міністрів України [19]. В п.8 ст. 4, ст. 9 ПК України саме на цього суб'єкта покладається функція розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними

повітряними суднами України та іноземними цивільними повітряними суднами [69].

Створення й функціонування вказаного бюро зумовлено покладанням державою на нього низки спеціалізованих завдань, а саме: 1) здійснення технічного розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних подій, пошкоджень цивільних повітряних суден і літальних апаратів на землі, порушень порядку використання повітряного простору, зокрема під час обслуговування та організації повітряного руху (далі - авіаційні події), що сталися на території України з цивільними повітряними суднами; 2) забезпечення участі у проведенні технічного розслідування на території іноземних держав, в яких сталися авіаційні події з цивільними повітряними суднами України; 3) підготовки висновків та рекомендацій за результатами збирання, аналізу, дослідження та узагальнення даних, що стосуються безпеки польотів, з метою запобігання авіаційним подіям, що сталися на території України [19].

При цьому функціями даного суб'єкта є такі:

1) забезпечення проведення об'єктивного розслідування авіаційних подій, що сталися на території України з цивільними повітряними суднами, та авіаційних подій, що сталися на території іноземних держав з цивільними повітряними суднами України;

2) здійснення зчитування, відтворення та проведення аналізу записів бортових реєстраторів та наземних засобів об'єктивного контролю, у разі потреби - визначення технічного центру, в тому числі за кордоном;

3) забезпечення збирання інформації про виявлені експлуатаційно-льотні фактори та ризики, відхилення, проведення аналізу, дослідження та узагальнення даних, що стосуються безпеки польотів;

4) участь у роботі міжнародних авіаційних організацій, сприяння розвитку міжнародних науково-технічних та інформаційних зв'язків у сфері технічного розслідування та запобігання авіаційним подіям;

5) вивчення та поширення передового досвіду і методів проведення незалежного розслідування, управління безпекою польотів серед персоналу авіакомпаній, працівників підприємств, установ, організацій, органів обслуговування повітряного руху, які беруть участь у проведенні розслідувань;

6) підготовка звітів та рекомендацій за результатами розслідування авіаційних подій;

7) надання уповноваженому органу з питань цивільної авіації, іншим заінтересованим органам виконавчої влади та авіаційним підприємствам, установам, організаціям звітів і рекомендацій за результатами розслідування авіаційних подій та рекомендацій щодо їх запобігання;

8) взаємодія з відповідними органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами, організаціями та населенням під час організації та проведення розслідування авіаційних подій, охорони місця події та збереження речових доказів;

9) взаємодія з МЗС, консульськими установами України, компетентними міжнародними організаціями та авіаційним органом влади іноземної держави, на території якої сталася авіаційна подія з цивільним повітряним судном України або якщо таке повітряне судно (обладнання) було виготовлене в Україні;

10) взаємодія з відповідними організаціями держави національної реєстрації цивільного повітряного судна або його експлуатанта, якщо авіаційна подія сталася на території України;

11) облік авіаційних подій [19].

Крім того, як слідує з положень ПК України (що частково кореспондується з викладеними вище положеннями), в межах діяльності Національного бюро щодо проведення розслідувань здійснюється також контрольно-облікова (реєстраційна) правоохоронна функція, зокрема у формі ведення обліку авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних подій та пошкоджень повітряних суден на землі, включаючи

ті, що сталися з іноземними повітряними суднами на території України та українськими повітряними суднами за межами України (ст. 123) [69].

Б) розслідування авіаційних подій і інцидентів в *державній авіації*. Головною метою розслідування авіаційних подій є встановлення її справжньої причини (причин) та розроблення ефективних заходів щодо запобігання виникненню подібних АП і виявлених небезпечних факторів у майбутньому.

Загалом в державній авіації авіаційні події класифікуються на катастрофи і аварії. В свою чергу серйозні інциденти і інциденти класифікуються залежно від їх причин та ступеня небезпеки.

Процес розслідування передбачає комплекс заходів, а саме: збирання, аналіз інформації про АП або інцидент; оцінку організації польотів (прийняття рішення на польоти, постановка завдань, планування польотів, підготовка до польотів); встановлення обставин виникнення та динаміки розвитку особливої ситуації; оцінку підготовки та дій екіпажу, осіб групи керівництва польотами, інженерно-технічного складу, персоналу служб забезпечення польотів, працездатності АТ, засобів забезпечення та управління польотами; виявлення факторів, що обумовили АП або інцидент, аналіз причинно-наслідкових зв'язків; виявлення небезпечних факторів функціонування АС, встановлення причини (причин) їх виникнення; проведення досліджень, експертиз і експериментів; узагальнення й аналіз отриманих даних; розроблення рекомендацій щодо запобігання виникненню АП з аналогічних причин у майбутньому; проведення розбору авіаційної події [101].

Усіх потенційних фігурантів процесу розслідування визначають як суб'єктів авіаційної діяльності, що включають: органи військового управління, військові частини Збройних Сил України, які здійснюють експлуатацію, ремонт і сертифікацію ПС, виконання і забезпечення польотів, управління повітряним рухом, підготовку авіаційного персоналу; установи, організації і підприємства Міністерства оборони України, які здійснюють

експлуатацію, ремонт, розробку, виробництво і випробування ПС та використовують повітряний простір України [101].

Розмежовуючи вказані розслідування в державній авіації на два підвиди (розслідування авіаційних подій та розслідування інцидентів), слід виділяти дві підсистеми суб'єктів, що забезпечують такі розслідування.

До першої слід відносити таких суб'єктів: комісією, персональний склад якої визначається наказом Міністра оборони України за поданням Головного інспектора Міністерства оборони України (пропозиції стосовно персонального складу комісії з розслідування авіаційної події узгоджуються з начальником Генерального штабу - Головнокомандувачем Збройних Сил України), до якого входять: особи, які мають практичний досвід роботи в авіації льотчиками (штурманами), фахівці інженерно-авіаційної служби, обслуговування повітряного руху та видів забезпечення польотів авіації, а також досвід роботи в органах військового управління, інших установах і організаціях, пов'язаних з авіаційною діяльністю.

Крім того, у разі отримання інформації про намір проведення розслідування АП з ПС авіації Збройних Сил України на території іноземної держави уповноваженими органами держави місця події рішенням Міністра оборони України призначаються уповноважений представник, його радники і експерти (фахівці, спеціалісти) з числа: фахівців безпеки польотів авіації Головної інспекції Міністерства оборони України; посадових осіб органів військового управління авіації виду Збройних Сил України (за належністю ПС), суб'єкта авіаційної діяльності, з ПС якого сталася АП; науково-дослідних закладів, АРП, які належать до сфери діяльності Міністерства оборони України [101].

Аналіз наведених статусних положень та правил розслідування авіаційних подій та інцидентів дає достатні підстави для віднесення Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами до єдиної системи суб'єктів забезпечення правоохоронної функції держави в галузі авіації, зокрема до такої їх групи,

як: спеціалізовані експертні державні установи, уповноважені на виконання окремих правоохоронних функцій в галузі авіації.

Юрисдикційна адміністративна діяльність в галузі авіації, що становить зміст юрисдикційної підфункції правоохоронної функції держави у загальному розумінні – це застосування адміністративних, дисциплінарних, матеріальних і фінансових санкцій до громадян і співробітників апарату державного управління, які здійснили правопорушення [11, с. 100; 24, с. 268-269].

Оптимально й раціонально, що підтверджується в багатьох працях (однак обмежено – стосується тільки цивільної авіації), здійснено поділ усіх суб'єктів адміністративних правопорушень на повітряному транспорті на дві групи: 1) «авіаційний персонал цивільної авіації»; 2) «особи, які не входять до категорії авіаційного персоналу цивільної авіації», тобто всі інші особи [16, с. 84]. В сучасних умовах, очевидно такий підхід видається застарілим, однак може бути як основа для подальшої вдосконалення класифікації. Уважаємо необхідним для означення кола суб'єктів адміністративної відповідальності враховувати також усіх потенційних суб'єктів державної авіаційної діяльності.

У науці й законодавстві з інститутом адміністративної відповідальності пов'язують статті, що містяться в Кодексі України про адміністративні правопорушення. В авіаційній галузі КУпАП виділяє декілька основних об'єктів адміністративно-правової охорони. Зокрема, це статті, в яких закріплені адміністративні правопорушення на повітряному транспорті, а саме: статті 111, 112, 113, частина друга ст. 120, частина третя статті 133, стаття 137 [39; 124]. Крім того, адміністративними проступками, суб'єктами вчинення яких закон передбачає суб'єктів авіації, можна виділити – неповідомлення адміністрації найближчого порту України про проведене внаслідок крайньої необхідності без належного на те дозволу скидання у море шкідливих речовин з повітряного судна, а у випадках скидання з метою поховання - і органу, який видає дозволу та таке скидання, одразу після

здійснення або в ході здійснення такого скидання що стосуються дій (частина третя ст. 59-1); окремо, закон виділяє адміністративні проступки, що посягають на правопорядок й власність в авіагалузі, зокрема, це виготовлення з метою збуту, збут або використання завідомо підроблених квитків повітряного транспорту та інших проїзних документів і документів на перевезення вантажу, а також знаків поштової оплати, маркованої продукції, міжнародних купонів для відповіді, посвідчень особи для міжнародного поштового обміну та відбитків маркувальних машин (частина перша статті 135-1) [39].

Розмежовуючи родовий, основний і додатковий об'єкти посягання адміністративних правопорушень загалом в транспортній сфері, А.В. Філіппов в главі 10 КУпАП визначає родовим об'єктом правопорушень - нормальне та безпечне функціонування транспортної системи України. В свою чергу щодо авіаційної галузі цей дослідник визначає родовим об'єктом адміністративних правопорушень на повітряному транспорті – нормальну і безпечну діяльність авіації і авіаційних об'єктів, тобто безпеку авіації. Адже саме на безпеку авіації або її складові (безпеку польотів, пожежну безпеку), виходячи з аналізу змісту статей 111-113, 137, ч. 2 ст. 120, ч. 3 ст. 133 КУпАП, посягають адміністративні правопорушення на повітряному транспорті. Таку точку зору автор вважає традиційною у визначенні об'єкту адміністративного правопорушення. Ґрунтуючись на висновках вчених А.В. Мілашевич і П.Н. Белого, які прямо називають об'єктом посягання вищевказаних правопорушень: для ст. 111 – суспільні відносини, пов'язані з нормальними і безпечними польотами повітряних суден; для ст. 112 – порядок і безпеку польотів; для ст. 113 – безпеку міжнародних польотів; для ст. 120 – пожежну безпеку (а значить логічно пожежну безпеку авіації для ч. 2 ст. 120); для ст. 133 – безпека руху і експлуатації відповідного транспорту (повітряного транспорту для ч. 3 ст. 133); для ст. 137 – суспільні відносини, пов'язані з схоронністю вантажів на повітряному транспорті [38, с. 303]. Водночас, А.В. Філіппов з тлумаченням останнього об'єкту – відносин, як складових

безпеки авіації вважає хоча і дискусійним, але не позбавленим логіки: по-перше, КУпАП не відносить склад ст. 137 до правопорушень проти власності чи чогось іншого, значить законодавець вважає основним об'єктом посягання саме транспортні відносини; по друге, ми пропонуємо широке тлумачення безпеки авіації як стану нормального і безпечного функціонування повітряного транспорту і всіх його складових, а це передбачає і схоронність вантажів, пломб, запірних пристроїв контейнерів, упаковки, огорож тощо). Тобто, всюди мова йде про окремі складові безпеки авіації, коли ми маємо випадки з безпосереднім об'єктом посягання. Видається логічним визнати, що те, що посягає на частину (безпеку польотів, пожежну безпеку авіації тощо), тим самим посягає і на ціле (безпеку авіації). Керуючись такою логікою вказаний дослідник пропонує систематизувати і уніфікувати підхід до визначення об'єкту правопорушень, що посягають на безпеку авіації, визнавши останню в якості родового об'єкту таких посягань. При цьому, автор розрізняє й основний об'єкт цих посягань, що має значення для кваліфікації діяння, і можливі додаткові об'єкти. Основним об'єктом вказаних адміністративних правопорушень є *нормальна та безпечна діяльність авіації і авіаційних об'єктів*, тобто *безпека цивільної авіації* в широкому значенні, що охоплює безпеку польотів, авіаційну та й навіть екологічну безпеку авіації. Авіаційна безпека як об'єкт правопорушення, на думку А.В. Філіппова, означатиме, що правопорушення посягає на захищеність від правопорушень. Додатковим об'єктом даних адміністративних правопорушень дослідник визначає право власності, громадський порядок, здоров'я, довкілля, пожежна безпека тощо [125, с. 222-224].

Узагальнюючи викладене, пропонуємо систематизувати суб'єктний склад, уповноважений на виконання адміністративної правоохоронної функції щодо застосування заходів адміністративної відповідальності в галузі авіації (див. таблицю 1).

Адміністративні проступки в галузі цивільної авіації

Склад проступку	Суб'єкти, уповноважені складати протоколи про правопорушення в галузі цивільної авіації	Суб'єкти, уповноважені розглядати справи про правопорушення у галузі цивільної авіації і накладати стягнення
неповідомлення адміністрації найближчого порту України про проведення внаслідок крайньої необхідності без належного на те дозволу скидання у море шкідливих речовин з повітряного судна, а у випадках скидання з метою поховання - і органу, який видає дозволу та таке скидання, одразу після здійснення або в ході здійснення такого скидання що стосуються дій (частина третя ст. 59-1)	в КУПАП не виявлено	Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів Головний державний інспектор України з охорони навколишнього природного середовища та його заступники, старші державні інспектори України з охорони навколишнього природного середовища,

		<p>державні інспектори України з охорони навколишнього природного середовища, головні державні інспектори з охорони навколишнього природного середовища Автономної Республіки Крим, областей, міст Києва і Севастополя та їх заступники, головні державні інспектори з охорони навколишнього природного середовища Чорного і Азовського морів та їх заступники, старші державні інспектори з охорони навколишнього природного середовища, державні інспектори з охорони навколишнього природного середовища відповідних територій (ст. 242-1)</p>
Розміщення в районі аеродрому	керівник	керівник

будь-яких знаків і пристроїв, схожих на маркірувальні знаки і пристрої, прийняті для розпізнання аеродромів, або спалювання піротехнічних виробів без дозволу адміністрації аеропорту, аеродрому, або влаштування об'єктів, які сприяють масовому скупченню птахів, небезпечних для польотів повітряних суден (частина перша ст. 111)	уповноваженого органу з питань цивільної авіації (Голова Державної авіаційної служби України)	уповноваженого органу з питань цивільної авіації (Голова Державної авіаційної служби України)
Невиконання правил про розміщення нічних і денних маркірувальних знаків або пристроїв на будівлях і спорудах (частина друга ст. 111)	заступники уповноваженого органу з питань цивільної авіації (заступники Голови Державної авіаційної служби України)	заступники уповноваженого органу з питань цивільної авіації (заступники Голови Державної авіаційної служби України)
Пошкодження аеродромного устаткування, аеродромних знаків, повітряних суден та їх устаткування (частина третя ст. 111)	державні інспектори з питань цивільної авіації	державні інспектори з питань цивільної авіації
Прохід або проїзд без належного дозволу по території аеропортів (крім аеровокзалів), аеродромів, об'єктів радіо- і світлозабезпечення польотів (частина четверта ст. 111)	уповноважені на проведення перевірок посадові особи уповноваженого органу з питань цивільної авіації (Державної авіаційної служби України)	уповноважені на проведення перевірок посадові особи уповноваженого органу з питань цивільної авіації (Державної авіаційної служби України)
Виконання польотів з порушенням нормативно-правових актів, які регулюють діяльність авіації (частина п'ята ст. 111)	керівники аеропортів	керівники аеропортів
Невиконання особами, які перебувають на повітряному судні, розпоряджень командира судна (частина перша ст. 112)	начальники служб авіаційної безпеки аеропортів або їх заступники	начальники служб авіаційної безпеки аеропортів або їх заступники
Порушення правил фотографування, кінозйомки і користування засобами радіозв'язку з борту повітряного судна (частина друга ст. 112)		Судді районних, районних у місті, міських чи міськрайонних

		судів (ст.221)
Порушення правил міжнародних польотів (ст. 113)		керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації (Голова Державної авіаційної служби України)
Порушення встановлених на повітряному транспорті правил пожежної безпеки (частина друга ст. 120)		заступники уповноваженого органу з питань цивільної авіації (заступники Голови Державної авіаційної служби України) державні інспектори з питань цивільної авіації уповноважені на проведення перевірок посадові особи уповноваженого органу з питань цивільної авіації (Державної авіаційної служби України) керівники аеропортів начальники служб авіаційної безпеки аеропортів або їх заступники
Порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів	уповноважені особи органів	Судді районних, районних у місті,

<p>на повітряному транспорті (частина третя ст. 133)</p>	<p>внутрішніх справ (Національної поліції) (ст. 255)</p> <p>керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації (Голова Державної авіаційної служби України)</p> <p>заступники уповноваженого органу з питань цивільної авіації (заступники Голови Державної авіаційної служби України)</p> <p>державні інспектори з питань цивільної авіації</p> <p>уповноважені на проведення перевірок посадові особи уповноваженого органу з питань цивільної авіації (Державної авіаційної служби України)</p> <p>керівники аеропортів</p> <p>начальники служб авіаційної безпеки аеропортів або їх заступники</p>	<p>міських чи міськрайонних судів (ст.221)</p>
----------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------

виготовлення з метою збуту, збут або використання завідомо підроблених квитків повітряного транспорту та інших проїзних документів і документів на перевезення вантажу, а також знаків поштової оплати, маркованої продукції, міжнародних купонів для відповіді, посвідчень особи для міжнародного поштового обміну та відбитків маркувальних машин (частина перша статті 135-1)	уповноважені особи органів внутрішніх справ (Національної поліції) (ст. 255)	Судді районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судів (ст.221)
Пошкодження пломб і запірних пристроїв контейнерів, зривання з них пломб, пошкодження окремих вантажних місць та їх упаковки, пакетів, а також огорож складів, які використовуються для виконання операцій, зв'язаних з перевезенням вантажів на повітряному транспорті (частина перша ст.137)	в КУпАП не виявлено	Органи Національної поліції (ст. 222)
Пошкодження контейнерів і транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів на повітряному транспорті (частина друга ст. 137)	в КУпАП не виявлено	Органи Національної поліції (ст. 222)

Складено на підставі ПК України [69], КУпАП [39].

Наведений аналіз дає підстави зауважити про відсутність в законодавстві чіткого визначення суб'єктів, уповноважених на складання адміністративних протоколів за статтями 59-1 та 137 КУпАП. Щодо статті 137, можемо лише вказати, що до 2011 року авіаційним законодавством було регламентовано дане питання. Так, Інструкцією з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на повітряному транспорті від 02.11.2005 № 823 визначалося, що складати протокол про адміністративні порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на повітряному транспорті, - стаття 137 КУпАП мають право вповноважені на те посадові особи органів повітряного транспорту, а також можуть складати протоколи

посадові особи повітряного транспорту, яким відповідно до статті 228 КУпАП надано право розглядати справи про адміністративні правопорушення та накладати адміністративні стягнення (п.2.2) [81]. Однак, після скасування даного наказу у новій редакції Порядку накладення і стягнення штрафів за порушення вимог законодавства на повітряному транспорті, затвердженому наказом Мінінфраструктури від 26.12.2011 № 637 норма з даним видом проступку (стаття 137 КУпАП) взагалі не згадується.

Окрім наведених вище адміністративних проступків в авіаційній галузі слід виділяти й інші види проступків, які за своєю природою також є публічно-правовими й водночас не належать до кримінальних правопорушень. При цьому, що особливо для нас важливо (з урахуванням предмету дослідження) такі протиправні дії стосуються юридичних і фізичних осіб, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору України, розробленням, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, здійсненням господарської діяльності в галузі цивільної авіації, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки авіації (стаття 126 ПК України) [69], тобто відповідають усім процесам єдиного життєвого циклу літального апарату та супутньої авіаційної діяльності. Особливий склад таких проступків в галузі авіації закріплений в нормах Повітряного кодексу України (див. таблицю 2).

Таблиця 2

Правопорушення в галузі цивільної авіації до юридичних осіб - суб'єктів авіаційної діяльності

Вид правопорушення	Суб'єкти, уповноважені складати протоколи про правопорушення в галузі цивільної авіації	Суб'єкти, уповноважені розглядати справи про правопорушення у галузі цивільної авіації і накладати
--------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------

		стягнення
експлуатація повітряного судна без документів, що дають право виконувати польоти, або з порушенням строку дії таких документів чи встановлених ними вимог	керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації (Голова Державної авіаційної служби України)	уповноважений орган з питань цивільної авіації (Державна авіаційна служба України)
порушення вимог статті 118 ПК України щодо обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації		від імені Державіаслужби органу це здійснюють:
порушення правил та порядку використання повітряного простору України	заступники уповноваженого органу з питань цивільної авіації (заступники Голови Державної авіаційної служби України)	керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації (Голова Державної авіаційної служби України)
знищення бортових чи наземних засобів об'єктивного контролю, матеріалів або документів, які можуть бути використані для з'ясування причини авіаційної події чи інциденту		
виконання польотів на повітряному судні з порушенням строків проведення технічного обслуговування повітряного судна	державні інспектори з питань цивільної авіації	заступники уповноваженого органу з питань цивільної авіації (заступники Голови Державної авіаційної служби України)
використання аеродрому, який не відповідає типу повітряного судна або виконуваний операції для польотів повітряних суден	уповноважені на проведення перевірок	
ненадання до уповноваженого органу з питань цивільної авіації інформації, обов'язкове подання якої встановлюється законодавством або авіаційними правилами України, надання недостовірної інформації або надання інформації з порушенням встановлених строків	посадові особи уповноваженого органу з питань цивільної авіації (Державної авіаційної служби України)	державні інспектори з питань цивільної авіації (стягнення у розмірі до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян)
порушення вимог щодо використання обов'язкових у повітряному русі знаків і сигналів для цілей, не пов'язаних з	керівники аеропортів	уповноважені на проведення

повітряним рухом	начальники служб авіаційної безпеки аеропортів або їх заступники	перевірок посадові особи уповноваженого органу з питань цивільної авіації (Державної авіаційної служби України) (стягнення у розмірі до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян)
користування без відповідного дозволу засобами радіозв'язку на частотах, зарезервованих для здійснення радіозв'язку у повітрі		
завдання шкоди покриттю злітно-посадкової смуги та руліжних доріжок, виведення з ладу обладнання, що використовується для потреб зльоту і посадки повітряного судна та повітряного руху, яке розміщене на аеродромі або за його межами		
надання послуг з перевезення пасажирів або вантажу повітряним судном без відповідної ліцензії		
здійснення повітряних перевезень без відповідного дозволу на експлуатацію повітряної лінії або порушення обмежень, встановлених таким дозволом		
допуску авіаційного персоналу до професійної діяльності без відповідного свідоцтва або з порушенням визначених у ньому обмежень		
порушення порядку або строків сплати державних зборів із суб'єктів авіаційної діяльності, визначених законодавством		
виконання польотів на повітряному судні, що не пройшло необхідні підготовку та обслуговування перед польотом		
експлуатація повітряного судна без його обладнання комплектом необхідного аварійно-рятувального устаткування		
виконання технічного обслуговування повітряного судна		

організаціями, які не мають сертифіката на право здійснення технічного обслуговування		
виконання технічного обслуговування повітряного судна поза межами схвалення, визначеного сертифікатом		
створення радіо- та оптичних завад електронним засобам, що забезпечують польоти у повітряному просторі України		
порушення експлуатаційних обмежень завантаження та центрування повітряного судна		
недотримання заходів безпеки, визначених уповноваженим органом з питань цивільної авіації під час льотних випробувань		
проведення льотних випробувань без схвалених уповноваженим органом з питань цивільної авіації програм льотних випробувань		
проведення льотних випробувань з порушенням обмежень, визначених уповноваженим органом з питань цивільної авіації		
виконання польотів, що не входять до програми приймальних випробувань		
виготовлення виробів авіаційної техніки, їх компонентів або обладнання з відхиленнями від схваленої типової конструкції без узгодження з розробником та схвалення уповноваженим органом з питань цивільної авіації		
внесення в конструкцію виробу авіаційної техніки, засобів аеронавігаційного обслуговування, його компонентів та обладнання		

змін без узгодження з уповноваженим органом з питань цивільної авіації		
експлуатація виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання, ресурс яких закінчився або щодо яких відсутнє документальне підтвердження наявності ресурсу		
порушення вимог із забезпечення аварійно-рятувальних заходів та забезпечення протипожежної безпеки на аеродромах		
здійснення на приаеродромній території діяльності, визначеної частиною другою статті 69 цього Кодексу, без погодження з експлуатантом аеродрому та уповноваженим органом з питань цивільної авіації		
порушення вимог щодо обладнання об'єктів і перешкод, які розташовані на приаеродромній території і перетинають поверхні обмеження перешкод, денними та нічними маркувальними знаками та пристроями		
необґрунтована відмова експлуатанта аеропорту (аеродрому) в наданні дозволу на посадку повітряного судна, в наземному обслуговуванні повітряного судна, у видачі авіаперевізнику слотів на виконання польотів		
допуску персоналу з наземного обслуговування до роботи без відповідного сертифіката		
несвоєчасне внесення змін до організаційно-керівних та виробничих, експлуатаційних		

документів експлуатанта, розробника, виробника або організації з технічного обслуговування та погодження або несвоєчасне погодження зазначених документів уповноваженим органом з питань цивільної авіації		
порушення вимог уповноваженого органу з питань цивільної авіації щодо погодження кандидатур керівного складу експлуатанта		
невиконання або неналежного виконання персоналом суб'єктів авіаційної діяльності вимог авіаційної безпеки		
створення перешкод щодо проведення уповноваженим органом з питань цивільної авіації перевірок суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності		
порушення встановлених вимог щодо оформлення перевізної документації для повітряних перевезень небезпечного вантажу		
порушення правил безпеки під час заправлення, завантаження, буксирування та обслуговування повітряного судна		
недотримання норм робочого та льотного часу, а також часу відпочинку персоналу експлуатанта під час здійснення льотної діяльності		
виконання польотів без урахування відповідної інформації, визначеної авіаційними правилами України		
порушення обліку часу напрацювання авіаційної техніки, що призвело до неможливості подальшого технічного		

обслуговування		
порушення правил контролю за доступом в зону обмеженого доступу авіапідприємств		
порушення правил контролю за безпекою польотів та авіаційною безпекою на авіапідприємствах		
порушення правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів, багажу, вантажу і пошти, а також визначених нормативів якості такого обслуговування		
надання дозволу експлуатантом аеродрому (вертодрому, злітно-посадкового майданчика) на здійснення посадок і вильотів повітряних суден на аеродромі (вертодромі, злітно-посадковому майданчику), який не має сертифіката (посвідчення про допуск до експлуатації) або має сертифікат (посвідчення про допуск до експлуатації), строк дії якого закінчився		
порушення норм і правил, які застосовуються під час експлуатації аеродрому		
невиконання вимог правил суб'єкта авіаційної діяльності, погоджених уповноваженим органом з питань цивільної авіації		
ненадання перевізником пільг пасажирів, встановлених законом		
незаповнення екіпажем звітної документації або порушення процедури ведення документації під час польоту		
порушення встановлених строків зберігання виробничої		

документації		
порушення строків проведення метрологічних перевірок обладнання, що використовується для технічного обслуговування		
порушення строків усунення недоліків за результатами проведених уповноваженим органом з питань цивільної авіації інспекторських перевірок, а також ненадання у визначений строк звіту про їх усунення		
порушення вимог щодо зберігання та ведення обліку запасних частин до повітряного судна		
ненадання встановлених послуг пасажиром з обмеженими можливостями (особам з інвалідністю)		

Складено на підставі положень статей 127, 128, 129 Повітряного кодексу України [69].

Аналіз наведених положень повітряного та адміністративного законодавства дозволяє зробити висновок, що систему суб'єктів адміністративно-правового забезпечення, наділених повноваженнями щодо реалізації такого виду правоохоронної функції в галузі авіації, як *застосування заходів публічної (крім кримінальної) відповідальності* складають:

- 1) Державна авіаційна служба України, в особі:
 - а) Голови Державної авіаційної служби України;
 - б) заступників Голови Державної авіаційної служби України;
 - в) державних інспекторів з питань цивільної авіації;
 - г) уповноважених на проведення перевірок посадових осіб;
- 2) Аеропорти, в особі:
 - а) керівників;
 - б) начальників служб авіаційної безпеки аеропортів;

в) заступників начальників служб авіаційної безпеки аеропортів;

3) Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів, в особі:

а) Головного державного інспектора України з охорони навколишнього природного середовища;

б) заступників Головного державного інспектора України з охорони навколишнього природного середовища;

в) старших державних інспекторів України з охорони навколишнього природного середовища;

г) державних інспекторів України з охорони навколишнього природного середовища;

д) головних державних інспекторів з охорони навколишнього природного середовища Автономної Республіки Крим, областей, міст Києва і Севастополя та їх заступники;

е) головних державних інспекторів з охорони навколишнього природного середовища Чорного і Азовського морів та їх заступники;

є) старших державних інспекторів з охорони навколишнього природного середовища відповідних територій;

ж) державних інспекторів з охорони навколишнього природного середовища відповідних територій;

4) Органи Національної поліції України, в особі:

а) керівників органів Національної поліції України;

б) заступників органів Національної поліції;

5) Районні, районні у місті, міські чи міськрайонні суди, в особі суддів.

Окрему групу суб'єктів забезпечення пропонуємо сформувати з числа суб'єктів, на яких законодавство покладає обов'язки щодо *пошуково-рятувального забезпечення авіації* в Україні.

Об'єктом такої функції є правовий порядок й безпека в умовах авіаційної події. А метою - виявлення повітряних суден, які зазнали або зазнають лиха, та надання своєчасної допомоги потерпілим внаслідок авіаційної події.

Для виконання цієї пошуково-рятувальної правоохоронної підфункції в галузі авіації в Україні сформовано Єдину систему проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування, що становить сукупність органів управління, сил і засобів суб'єктів авіаційної системи, на яких покладається виконання функцій з проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування [106]. Дана система утворена урядовим актом, прийнятим у відповідності до частин другої, третьої статті 113 та частини другої статті 114 Повітряного кодексу України, Указу Президента України від 2 вересня 1997 р. № 937 “Про заходи щодо впровадження в Україні єдиної системи проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування” - постановою Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2012 № 1037 [106].

До складу вказаної Єдиної системи входять: Міністерство оборони, Міністерство інфраструктури, Міністерство внутрішніх справ, Державна служба з надзвичайних ситуацій, Адміністрація Державної прикордонної служби, Державна авіаційна служба, Державна служба морського та річкового транспорту. Крім того, положення пункту 1 Порядку №1037 вказують, що загалом учасниками даної Єдиної системи є три групи суб'єктів: 1) органи управління авіаційної системи - центральні органи виконавчої влади, що є суб'єктами авіаційної системи, їх структурні підрозділи, визначені для виконання функцій з організації та керівництва проведенням авіаційних робіт з пошуку і рятування в авіаційному районі пошуку і рятування України, в межах їх повноважень; 2) органи управління - органи управління єдиною державною системою цивільного захисту населення і територій, Національної системи пошуку і рятування на морі, авіаційної системи та їх структурні підрозділи, визначені для виконання функцій з організації та керівництва проведенням робіт з пошуку і рятування у межах

їх повноважень; 3) пошуково-рятувальні сили - штатні та позаштатні пошукові та аварійно-рятувальні підрозділи та органи управління ними [106].

Координація діяльністю вказаних суб'єктів здійснюється за декількома рівнями (див. таблицю 3).

Таблиця 3

Координація Єдиної системи проведення авіаційних робіт з пошуку і
рятування

Головний авіаційний координаційний центр пошуку і рятування в авіаційному районі пошуку і рятування України (утворюється ДСНС)	
<i>Авіаційні допоміжні центри пошуку і рятування</i> безпосередньо підпорядковуються Головному авіаційному координаційному центру пошуку і рятування (розміщуються разом з органами обслуговування повітряного руху у підрайонах пошуку і рятування, які несуть відповідальність за координацію авіаційних робіт з пошуку і рятування та сприяння аварійно-рятувальним (пошуково-рятувальним) силам єдиної державної системи цивільного захисту населення і територій та Національної системи пошуку і рятування на морі в ефективному проведенні авіаційного пошуку і рятування)	
Координаційний центр пошуку і рятування Збройних Сил (утворюється Міноборони) є допоміжним для Головного авіаційного координаційного центру пошуку і рятування з питань проведення авіаційного пошуку і рятування силами і засобами Міноборони	Координаційний центр пошуку і рятування цивільної авіації (утворюється Державіаслужбою) є допоміжним для Головного авіаційного координаційного центру пошуку і рятування з питань проведення авіаційного пошуку і рятування силами і засобами цивільної авіації

Складено на підставі положень Порядку №1037 [106]

Отже, основну управлінську ланку в цій системі становлять три органи державної влади, правоохоронний пошуково-рятувальний функціонал яких можна подати таким чином (див. таблицю 4).

Таблиця 4.

Функції державних органів в Єдиній системі

Державний орган	Функції в Єдиній системі
Державна служба з надзвичайних ситуацій	<p>розробляє Правила авіаційного пошуку і рятування в Україні [93];</p> <p>здійснює залучення та координацію діяльності підрозділів пошуково-рятувальних сил та аварійно-рятувальних служб центральних і місцевих органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій незалежно від форми власності під час ліквідації надзвичайних ситуацій державного і регіонального рівня, проведення робіт з пошуку і рятування, а також контроль за їх проведенням;</p> <p>координує проведення аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт авіаційними силами і засобами ДСНС, інших центральних і місцевих органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій усіх форм власності;</p> <p>організовує проведення авіаційного пошуку і рятування та авіаційних робіт з пошуку і рятування в авіаційному районі пошуку і рятування України із залученням сил цивільного захисту, сил і засобів національної системи пошуку і рятування на морі та авіаційної системи;</p> <p>здійснює контроль за готовністю авіаційних сил та засобів пошуку і рятування до проведення пошуку і рятування, за організацією пошуково-рятувального забезпечення польотів повітряних суден авіації центральних та місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ та організацій усіх форм власності;</p> <p>здійснює управління діяльністю координаційних центрів з пошуку і рятування авіаційної системи;</p> <p>бере участь у роботі комісій з розслідування авіаційних подій</p>
Державна	розробляє та впроваджує правила з пошуку та рятування у

авіаційна служба України	<p>цивільній авіації України;</p> <p>розробляє та впроваджує порядок проведення пошукових і аварійно-рятувальних робіт;</p> <p>забезпечує цілодобове функціонування Координаційного центру пошуку і рятування цивільної авіації;</p> <p>організовує сповіщення про лихо з повітряними суднами цивільної авіації;</p> <p>забезпечує використання повітряного простору України, що надається користувачам згідно з державними пріоритетами на польоти повітряних суден для проведення всіх видів рятувальних робіт, спрямованих на збереження життя та здоров'я людей та надання допомоги у разі виникнення надзвичайних ситуацій</p>
Міністерство оборони України	<p>здійснює нормативно-правове регулювання з питань пошуку і рятування в державній авіації;</p> <p>затверджує Правила авіаційного пошуку і рятування в Україні;</p> <p>здійснює негайне реагування на надзвичайні ситуації з повітряними суднами, організовує та проводить пошук і рятування у визначених районах відповідальності;</p> <p>забезпечує цілодобове функціонування Координаційного центру пошуку і рятування Збройних Сил;</p> <p>організовує сповіщення про лихо з повітряними суднами Збройних Сил;</p> <p>організовує за єдиним планом чергування авіаційних пошуково-рятувальних сил, засобів Збройних Сил та органів управління ними;</p> <p>забезпечує залучення до дій пошуково-рятувальних повітряних суден Збройних Сил, які несуть чергування за договором з ДСНС за рішенням Головного авіаційного координаційного центру пошуку і рятування;</p> <p>підтримує в оперативній готовності до дій чергові авіаційні пошуково-рятувальні сили, засоби Збройних Сил та органи управління ними;</p> <p>організовує проведення спеціальної підготовки екіпажів повітряних суден, особового складу аварійно-рятувальних команд, рятувальних парашутно-десантних груп та органів</p>

	<p>управління ними, а також посадових осіб, які залучаються до авіаційного пошуку і рятування та авіаційних робіт з пошуку і рятування;</p> <p>контролює готовність до дій пошуково-рятувальних сил, засобів Збройних Сил та органів управління ними, що залучаються до робіт з пошуку і рятування</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Складено на підставі положень Порядку №1037 [106]

Крім того, виходячи з інтересів держави (зокрема, щодо захисту інформації з обмеженим доступом у державній авіації), дану функцію виконують декілька підсистем суб'єктів.

Так, загалом у державній авіації усі органи управління, сили та засоби, що є складовими єдиної державної системи цивільного захисту, Національної системи пошуку і рятування на морі, єдиної системи проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування, які здійснюють авіаційні пошукові роботи за встановленими правилами та процедурами, становлять єдину систему авіаційного пошуку і рятування [98].

Для здійснення управління в системі авіаційного пошуку і рятування в державній авіації формуються органи управління, до складу яких входять:

координаційний центр пошуку і рятування Збройних Сил України;

пункт управління авіації Національної гвардії України;

головний центр управління службою Державної прикордонної служби України;

орган управління на аеродромі - командний пункт (пункт управління);

орган управління пошуковими роботами на аеродромі - командно-диспетчерський або стартовий командний пункт;

інші пункти управління авіації (за рішенням відповідних керівників).

Координаційним органом в процесі виконання пошукових й рятувальних робіт є *Головний авіаційний координаційний центр пошуку і рятування* - орган управління, який відповідає за координацію авіаційного пошуку і рятування в авіаційному районі пошуку і рятування України, координацію авіаційних робіт з пошуку і рятування та сприяння аварійно-

рятувальним (пошуково-рятувальним) силам єдиної державної системи цивільного захисту та Національної системи пошуку і рятування на морі в ефективному проведенні авіаційного пошуку і рятування [98].

Авіаційний допоміжний центр пошуку і рятування - орган управління, на який покладено координацію авіаційних робіт з пошуку і рятування та сприяння аварійно-рятувальним (пошуково-рятувальним) силам єдиної державної системи цивільного захисту та Національної системи пошуку і рятування на морі в ефективному проведенні авіаційного пошуку і рятування у відповідному підрайоні пошуку і рятування [98].

Слід відмітити, що «правоохоронний (рятувальний) функціонал» кожного з указаних суб'єктів визначений правилами авіаційного пошуку і рятування в Україні (наказ Міноборони № 736).

Результати аналізу повноважень Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами при реалізації правоохоронної функції держави дає підстави погодитись з аргументованим висновком Н.М. Ахтирської про необхідність внесення змін до чинного законодавства з метою його гармонізації та забезпечення належного та ефективного виконання обов'язків Національного бюро. Адже, хоча Національне бюро є надзвичайно важливим органом з забезпечення безпеки польотів, виявлення факторів загроз та запобігання ризиків інцидентів у цивільній авіації, водночас його повноваження визначені положенням, яким у досить обмеженій мірі унормовані мета, функції, повноваження (весь текст документу складається з 29 пунктів). Доцільним вважається розробка й прийняття спеціального Закону України «Про Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами цивільної авіації», в якому ретельно, відповідно до міжнародних стандартів описати структуру, функції, повноваження, порядок та строки взаємодії з відповідними уповноваженими структурами та державними органами, міжнародне співробітництво тощо [2].

2.4. Взаємодія суб'єктів як спосіб гарантій адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції в галузі авіації

В науці і практиці вироблено чимало способів, сприяючих досягненню складних комплексних цілей, в тому числі охорони й захисту авіаційного правопорядку й безпеки. Для юридичної науки та державного управління надзвичайно важливими й єдино прийнятними є правові та легітимізовані організаційні форми й способи, що слугують гарантіями адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації.

Однією з багатьох, й водночас ефективною формою забезпечення організаційно-правових гарантій адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції в авіації є взаємодія суб'єктів забезпечення за різними напрямками та задачами, на чому й зосередимо свою дослідницьку увагу в даному підрозділі.

Як слушно, відмічає вчений В.П. Кононець, вказуючи на низку праць: поняття “взаємодія” – надзвичайно складна філософська категорія. Взаємодія у філософії – одна із загальних форм взаємозв'язку між явищами, суть якої полягає у зворотній діяльності одного предмета чи явища на інше, що відбувається в просторі й часі, є специфічною для кожного предмета чи явища. Взаємодія є двостороннім процесом, у якому кожна із взаємодіючих сторін зумовлює іншу, є і причиною, і наслідком [60]. Взаємодія розглядається, як категорія-принцип, що відображає процеси впливу різних об'єктів один на одного, їх взаємну обумовленість, зміни стану, а також породження одного об'єкта іншим. Взаємодія передбачає існування і структурну організацію будь-якої матеріальної системи. Наприклад, у військовій термінології суть принципу взаємодії розглядається як спільні за метою, завданням, місцем, часом і способом виконання дії для досягнення мети операції [57]. Окрім того, взаємодія – це одна із форм спрямованого впливу для досягнення конкретної мети, а також процесу обміну інформацією [41, с.107; 116].

У зв'язку з особливостями провадження авіаційної діяльності в різних видах авіації, законодавством враховані специфіка авіаційних об'єктів, їх правових режимів, статус суб'єктів авіаційної діяльності тощо, що сприяло формуванню спеціальних правових режимів взаємодії суб'єктів забезпечення.

Так, в цивільній авіації за напрямом забезпечення її безпеки урядом сформовано порядок взаємодії профільного державного органу в цивільній авіації з правоохоронними органами.

Аналіз положень законодавства дає підстави виділити такі основні напрями правоохоронної взаємодії Державної авіаційної служби України з правоохоронними органами:

- * організація взаємного інформування;
- * планування і проведення спільних заходів щодо виявлення, припинення і попередження правопорушень у галузі цивільної авіації;
- * надання допомоги правоохоронними органами державним інспекторам та особам, уповноваженим на проведення перевірок, у виконанні ними службових обов'язків щодо інспектування і перевірок та припинення незаконних дій осіб, які перешкоджають виконанню зазначених обов'язків [88].

Маємо вказати, що основні повноваження у такій взаємодії за вказаними напрямками між Державіаслужби та правоохоронними органами є взаємно кореспондуючі (див. таблицю 5).

Таблиця 5

Повноваження Державіаслужби та правоохоронних органів у забезпеченні безпеки цивільної авіації

№ з/п	Суб'єкт взаємодії	
	Державіаслужби	правоохоронні органи
1.	інформує правоохоронні органи про виявлені факти правопорушень у галузі цивільної авіації або	інформують Державіаслужбу про виявлені факти правопорушень у галузі

	отриману про них інформацію	цивільної авіації або отриману про них інформацію
2.	надає консультативну допомогу щодо визначення та ідентифікації правопорушень, пов'язаних з використанням повітряного простору України, провадженням діяльності на аеродромних територіях, які впливають на безпеку авіації, а також розробленням, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, провадженням господарської діяльності в галузі цивільної авіації, аеронавігаційного обслуговування, забезпеченням безпеки авіації	за зверненням державних інспекторів або осіб, уповноважених на проведення перевірок, Державіаслужби надають допомогу у виконанні ними службових обов'язків;
3.	надає правоохоронним органам за їх зверненням інформацію стосовно місцезнаходження, номерів засобів зв'язку, адрес електронної пошти структурних підрозділів Державіаслужби та/або державних інспекторів, осіб, уповноважених на проведення перевірок. У разі зміни зазначеної інформації у тижневий строк повідомляє про це правоохоронні органи	надають Державіаслужбі за її зверненням інформацію стосовно місцезнаходження, номерів засобів зв'язку, адрес електронної пошти посадових осіб правоохоронних органів, які здійснюють свої повноваження у взаємодії з Державіаслужбою відповідно до пункту 3 цього Порядку. У разі зміни зазначеної інформації правоохоронні органи у тижневий строк повідомляють

		про це Державіаслужбу. Рішення щодо обсягу інформації про посадових осіб правоохоронного органу, яка може бути надана Державіаслужбі, визначається керівництвом правоохоронного органу у порядку, встановленому законом.
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Складена на підставі положень Постанови №550 [88].

Ще один напрям взаємодії суб'єктів забезпечення зумовлений напрямом й задачею - *припинення протиправних дій повітряних суден, які можуть використовуватися для вчинення терористичних актів у повітряному просторі України.*

Підставою активації цієї форми взаємодії є визнання повітряного судна порушником (повітряне судно, що перетнуло державний кордон без відповідного дозволу компетентного органу або порушило порядок використання повітряного простору) з ознаками судна, яке несе загрозу безпеці життя чи здоров'я людини, заподіяння значної майнової шкоди чи настання інших тяжких наслідків у зв'язку з його можливим використанням для вчинення терористичного акту (далі - повітряне судно-загроза), класифікованого як повітряне судно - підозрювана загроза, повітряне судно - правдоподібна загроза або повітряне судно - підтверджена загроза [89].

Як слідує з п.3 Постанови №153, відповідальними за розробку комплексу заходів щодо даного взаємодії є Міністерство оборони, Служба безпеки, Міністерство внутрішніх справ, Міністерство інфраструктури, Державна служба з надзвичайних ситуацій, Адміністрація Державної прикордонної служби, Управління державної охорони [89], який власне і визначає коло уповноважених суб'єктів цієї форми правоохоронної діяльності. Разом з тим, аналіз п.8 вказаної постанови дає підстави

розширити систему суб'єктів даної авіаційної правоохорони, визначивши такий її склад: 1) суб'єкти боротьби з тероризмом; 2) інші центральні органи виконавчої влади; 3) підприємства, установи та організації в межах своїх повноважень; 4) органи обслуговування повітряного руху (відомчі органи управління повітряним рухом); 5) підрозділи об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху; 6) органи військового управління. Об'єднує цю систему зокрема виникнення ситуації щодо виявлення повітряного судна - підозрюваної загрози, що зобов'язує їх оцінити обстановку, вжити заходів до припинення протиправних дій, повідомлення про результати в штаб Антитерористичного центру при СБУ і забезпечення обміну інформацією за узгодженою схемою [89].

В узагальненому вигляді взаємодію даних суб'єктів пропонуємо зобразити схематично (див. таблицю 6).

Таблиця 6

Схема взаємодії у випадку виявлення повітряного судна-порушника

Суб'єкт взаємодії	Повноваження
У разі виявлення повітряного судна - правдоподібною загрози	
керівник Антитерористичного центру при СБУ залежно від результатів оцінки обстановки	приймає рішення про проведення антитерористичної операції
органи військового управління	з'ясовують обстановку, зокрема з вильотом чергових літаків-перехоплювачів (вертольотів); приймають рішення про запровадження заборони на використання повітряного простору на тимчасовій основі із вжиттям можливих заходів до протидії

	<p>повітряному судну та доводять його для виконання до Украероцентру (районних диспетчерських центрів);</p> <p>приймають рішення про заборону подальшого польоту і посадки державного повітряного судна на аеродром, визначений за узгодженням з Украероцентром штабом Антитерористичного центру при СБУ (оперативним штабом з управління антитерористичною операцією), а також з Адміністрацією Держприкордонслужби, якщо судно здійснює міжнародний рейс;</p>
<p>органи обслуговування повітряного руху (відомчі органи управління повітряним рухом, районні диспетчерські центри)</p>	<p>запроваджують заборону на використання повітряного простору на тимчасовій основі у районі, межі якого визначаються за узгодженням з органами військового управління та штабом Антитерористичного центру при СБУ (оперативним штабом з управління антитерористичною операцією);</p> <p>приймають рішення про заборону подальшого польоту і посадки цивільного повітряного судна на аеродром, визначений за узгодженням з Украероцентром органами військового управління, штабом Антитерористичного центру при СБУ (оперативним штабом з управління антитерористичною операцією), а також з Адміністрацією Держприкордонслужби, якщо судно здійснює міжнародний рейс;</p>

	вживають заходів до забезпечення безпеки повітряного руху та дотримання умов використання повітряного простору відповідно до пріоритетів, установлених статтею 24 Повітряного кодексу України.
У разі виявлення повітряного судна - підтвердженої загрози	
суб'єкти боротьби з тероризмом, інші центральні органи виконавчої влади, підприємства, установи та організації в межах своїх повноважень, а також органи обслуговування повітряного руху (відомчі органи управління повітряним рухом), підрозділи об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху та органи військового управління	оцінюють обстановку, вживають заходів до припинення протиправних дій, про результати доповідають в штаб Антитерористичного центру при СБУ і забезпечують обмін інформацією за узгодженою схемою; виконують заходи, передбачені пунктом 9 цього Порядку №153
особи, визначені у Порядку виконання	приймають рішення про припинення протиправних дій повітряного судна, зокрема із застосуванням

<p>завдань черговими силами з протиповітряної оборони Збройних Сил у мирний час (Міністр оборони, начальник Генерального штабу – Головнокомандувач Збройних Сил, командувач Повітряних Сил Збройних Сил або особи, що виконують їх обов’язки)</p>	<p>(використанням) зброї, та доводять його до відома особи, яка здійснює управління черговими силами з протиповітряної оборони, штабу Антитерористичного центру при СБУ та суб’єктів боротьби з тероризмом, які задіяні у заходах протидії повітряному судну-загрозі;</p>
<p>чергові сили з протиповітряної оборони</p>	<p>виконують у встановленому порядку заходи щодо припинення протиправних дій судна</p>
<p>органи обслуговування повітряного руху (відомчі органи управління повітряним рухом) та підрозділи об’єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху</p>	<p>забезпечують безпеку повітряного руху.</p>

Складена на підставі постанов Кабінету Міністрів України №№ 153, 377 [89; 90]

Координуючим суб'єктом у такій взаємодії виступає Антитерористичний центр при СБУ, який для підтримання взаємодії та забезпечення обміну інформацією про терористичну діяльність, зокрема з використанням повітряних суден, повинен забезпечувати установлення у своєму штабі засобів відображення повітряної обстановки автоматизованої системи управління авіацією та протиповітряною обороною; зв'язок штабу з пунктами управління Повітряних Сил Збройних Сил і Украероцентром [89].

Дана форма взаємодії показово доводить доцільність використання широкої концепції правоохоронної функції, яку ми відстоюємо у своїй роботі.

ВИСНОВКИ

У дослідженні наведено теоретичне узагальнення доктринальних та нормативно-правових положень щодо механізму адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції в галузі авіації, що дозволило сформулювати низку висновків, пропозицій і рекомендацій спрямованих на досягнення мети роботи. Основними з них є такі:

1. Правоохоронній функції загалом та в галузі авіації зокрема характерні: статичний зміст, що відображає її різновиди (підфункції), а також динамічний – який розкривається у правоохоронній діяльності. Основними рисами правоохоронної діяльності в галузі авіації є: 1) така діяльність спрямована на досягнення встановленого законом правопорядку та допустимого рівня безпеки в галузі авіації шляхом профілактики, попередження й припинення неправомірної поведінки, негативних наслідків й мінімізації ризиків їх настання, а також захисту інтересів учасників суспільних відносин в авіаційній сфері; 2) здійснюється уповноваженими на цю діяльність суб'єктами; 3) особливий процедурний порядок здійснення цієї діяльності або окремих її складових регламентований нормативно-правовими актами України та міжнародними правовими актами.

2. Правоохоронна функція в галузі авіації – комплексна складова правоохоронної та транспортної політики держави, що становить окремий напрям діяльності, здійснюваний на постійній основі спеціальними уповноваженими органами й посадовими особами державної влади й місцевого самоврядування, інститутами громадянського суспільства й окремих громадян з охорони і захисту правопорядку і безпеки в галузі авіації на національному та міжнародному рівнях;

Правоохоронною діяльністю в галузі авіації є – особлива форма юридично значимої соціальної активності як правоохоронних органів, так і інших органів публічної влади (державної і місцевого самоврядування), невіддільних суб'єктів в межах їх повноважень з метою охорони й захисту

безпеки громадян і об'єктів власності в галузі авіації та порядку здійснення авіаційної діяльності, у тому числі шляхом застосування до правопорушників заходів юридичної відповідальності (зокрема, адміністративної).

Система державно-правової охорони й захисту в галузі авіації повинна формуватися ґрунтуючись на вимогах національної безпеки, міжнародної авіаційної безпеки шляхом єдиного структурування їх об'єктів охорони й захисту у вигляді функціонального ефективного правового інституту правоохоронної діяльності.

2. Правова форма реалізації правоохоронної функції держави (у тому числі і в галузі авіації) включає до себе правотворчу, правовиконавчу та правоохоронну форми, а зміст організаційної форми – полягає у формуванні системи органів державної влади, місцевого самоврядування, підприємств, установ та організації різних форм власності, уповноважених реалізовувати правоохоронну функцію держави в галузі авіації, здійснювати систему превентивних, профілактичних, охоронних й безпекових, обліково-статистичних, контрольних-наглядових, дозвільних, організаційно-масових, культурних та виховних заходів, заходів матеріально-технічного забезпечення, якісну кадрову роботу.

Адміністративно-правове забезпечення реалізації правоохоронної функції в галузі авіації у широкому значенні – це упорядкування суспільних відносин уповноваженими на те державою органами, їхнє юридичне закріплення за допомогою правових норм, охорона, реалізація і розвиток; у вузькому значенні - адміністративно-правове забезпечення реалізації правоохоронної функції в галузі авіації розкривається у змісті конкретних суспільних відносин – у відносинах з реалізації правоохоронної функції в галузі авіації.

3. Шляхом застосування методів виключень і синтезу авіацію загального призначення визначено, як вид цивільної авіації, що не пов'язана як з комерційною експлуатацією повітряного транспорту, так і зі спеціалізованою некомерційною експлуатацією повітряного транспорту при забезпеченні

спеціалізованих видів діяльності (сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезія, спостереження та патрулювання, повітряна реклама, тощо).

Аргументується, що для усіх існуючих та потенційно нових видів авіації має бути сформований й ефективно діяти особливий правовий режим реалізації правоохоронної функції держави, інтегрований в єдиний авіаційний правоохоронний режим.

Авіаційна галузь України – це складова транспортної системи щодо здійснення виробництва (включаючи, розробку, випробування, виготовлення, обслуговування, ремонт та утилізацію) літальних апаратів, їх використання у повітряному просторі, а також діяльності з організації повітряного руху (в тому числі, управління повітряним простором, обслуговування повітряного руху та організацію потоків повітряного руху) України.

4. З метою визначення меж деліктоздатності суб'єктів, відповідальних за ненастання негативних наслідків (подій), пов'язаних з використанням літальних апаратів, пропонується за функціональним характером і статусом суб'єкта відносно літального апарату, розмежовувати виробничу авіаційну діяльність та експлуатаційну авіаційну діяльність. При цьому, до першої слід відносити як власне виробничу діяльність (усю діяльність, пов'язану з виготовленням і випуском виробу – літального апарату), так і діяльність з технічного супроводу, обслуговування та утилізації літального апарату; до другої – діяльність з використання літальних апаратів за функціональним призначенням.

Сферою адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації є – авіаційна транспортна система, що включає виробництво літальних апаратів, їх використання у повітряному просторі, а також діяльність з організації повітряного руху України.

Синтез вказаних вище видів авіаційної діяльності утворює зміст єдиної сфери адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної

функції держави в авіаційній галузі, який пропонується уважати системним комплексним багатоаспектним об'єктом, що потребує адміністративно-правового впливу при реалізації правоохоронної функції держави. Саме авіаційна діяльність, здійснення її у відповідності з законом, становить інтерес держави, суспільний інтерес, на забезпечення якого й спрямована правоохоронна функція.

Об'єкт адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації пропонується визначати у широкому та вузькому змісті. У широкому розумінні – це авіаційна діяльність; у вузькому – діяльність щодо розробки, експериментальних випробувань, виготовлення літальних апаратів з їх випуском у обіг, експлуатації, обслуговування й утилізації, а також діяльність з обслуговування повітряного руху, управління використанням повітряного простору України та організацією потоків повітряного руху.

5. В сучасному правовому полі правоохоронна функція держави в галузі авіації нормативно забезпечена усім спектром правових актів: від концептуальних до індивідуальних; міжнародного, національного, відомчого і локального рівнів; охоплюють виробничий, експлуатаційний, обслуговуючий та інші процеси в цій галузі; матеріального та процесуального (процедурного) змісту; спрямовані на охорону і захист прав учасників авіаційних правовідносин, об'єктів власності, видів авіаційної діяльності; мають обов'язковий або рекомендаційний характер; правоохоронні їх норми мають переважно зобов'язальний, обмежувальний, дозвільний характер, санкційний (каральний); профільними суб'єктами їх видання є Міжнародна організація цивільної авіації, Європейське агентство з безпеки польотів (EASA), Міністерство інфраструктури України, Міністерство оборони України, Державна авіаційна служба України.

6. Базуючись на широкій концепції розуміння правоохорони, відстоюється позиція, що критерієм віднесення того чи іншого органу до правоохоронних є покладання законом на конкретний суб'єкт (незалежно від

його статусу) завдання охорони й захисту законних інтересів громадян і організацій як основного завдання цього суб'єкта і відповідний основний напрям його діяльності щодо виконання даного завдання і виконувана ним відповідна правоохоронна функція. Правоохоронними органами пропонується визнавати тих суб'єктів, для яких згідно з законом охорона й/або захист прав і законних інтересів є основним або одним з основних завдань.

Систему суб'єктів адміністративно-правового забезпечення реалізації правоохоронної функції держави в галузі авіації слід визначати таким основним критерієм її упорядкування, як статична сторона змісту правоохоронної функції, а саме головні, другорядні і допоміжні її підвиди (при дотриманні умови ієрархії суб'єктів в системі публічного управління авіаційною галуззю).

В результаті аналізу статусних положень та правил розслідування авіаційних подій та інцидентів аргументується віднесення Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами до єдиної системи суб'єктів забезпечення правоохоронної функції держави в галузі авіації, зокрема до такої їх групи, як: спеціалізовані експертні державні установи, уповноважені на виконання окремих правоохоронних функцій в галузі авіації.

Систему суб'єктів адміністративно-правового забезпечення, наділених повноваженнями щодо реалізації такого виду правоохоронної функції в галузі авіації, як *застосування заходів публічної (крім кримінальної) відповідальності* складають:

- 1) Державна авіаційна служба України, в особі:
 - а) Голови Державної авіаційної служби України;
 - б) заступників Голови Державної авіаційної служби України;
 - в) державних інспекторів з питань цивільної авіації;
 - г) уповноважених на проведення перевірок посадових осіб;
- 2) Аеропорти, в особі:

- а) керівників;
- б) начальників служб авіаційної безпеки аеропортів;
- в) заступників начальників служб авіаційної безпеки аеропортів;

3) Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів, в особі:

а) Головного державного інспектора України з охорони навколишнього природного середовища;

б) заступників Головного державного інспектора України з охорони навколишнього природного середовища;

в) старших державних інспекторів України з охорони навколишнього природного середовища;

г) державних інспекторів України з охорони навколишнього природного середовища;

д) головних державних інспекторів з охорони навколишнього природного середовища Автономної Республіки Крим, областей, міст Києва і Севастополя та їх заступники;

е) головних державних інспекторів з охорони навколишнього природного середовища Чорного і Азовського морів та їх заступники;

є) старших державних інспекторів з охорони навколишнього природного середовища відповідних територій;

ж) державних інспекторів з охорони навколишнього природного середовища відповідних територій;

4) Органи Національної поліції України, в особі:

а) керівників органів Національної поліції України;

б) заступників органів Національної поліції;

5) Районні, районні у місті, міські чи міськрайонні суди, в особі суддів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аксаментов О.И. (2013). Понятие и виды авиации по законодательству России и Украины. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний віник "Повітряне і космічне право".* №2(27). С.5-9.
2. Ахтирська Н.М. (2020). Міжнародне співробітництво під час розслідування авіаційних подій: проблемні питання. *Юридичний науковий електронний журнал.* №1/2020. С.242-246. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2020-1/58>
3. Баган Я.Й. (2018). Адміністративно-правове забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні: дис. на здобуття наук. ступ. канд.юрид.наук.: спец.: 12.00.07. Дніпро: Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ. 224 с.
4. Барсуков К.В. (2010). Адміністративно-правове забезпечення проходження служби працівниками органів внутрішніх справ у складі міжнародних миротворчих підрозділів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. К.: НАВС. 20 с.
5. Безпалова О.І. (2014). Адміністративно-правовий механізм реалізації правоохоронної функції держави: монографія. Х. : Харківський національний університет внутрішніх справ. 544 с.
6. Безпалова О. І. (2011). Сутність правоохоронної функції держави. *Наука і правоохорона.* № 4. С. 241–246.
7. Ботвінов Р.Г. (2016). Особливості реалізації правоохоронної функції держави в сучасному українському суспільстві. *Ефективність державного управління.* Вип. 4 (49). Ч. 1. С.156-163.
8. Ведерніков Ю.А., Карпунчев В.К., Шкарупа В.К. (2011). Щодо визначення поняття правоохоронної діяльності. *Науковий вісник Дніпропетровського юридичного інституту МВС України.* № 3.

С. 102-111.

9. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і гол. ред. В. Т. Бусел. К.; Ірпінь : Перун, 2003. 1440 с.
10. Вінницька міська рада. (2020). Про проект рішення міської ради «Про затвердження Комплексної програми підтримки КП «Аеропорт Вінниця», який обслуговує внутрішні та міжнародні перевезення в регіоні, на 2020-2024 роки»: рішення від 16.01.2020 р. №44. Офіційний сайт.
<https://www.vmr.gov.ua/Docs/ExecutiveCommitteeDecisions/2020/%E2%84%9644%2016-01-2020.pdf>
11. Горбатюк Я.В. (2015). Адміністративно-правові засади інформаційно-аналітичної діяльності державної авіаційної служби України. Дис. на здобуття наук. ступ. канд.юрид.наук. Спец.: 12.00.07. Київ: НАУ, 200 с.
12. Горінецький Й. І. (2005). Правоохоронна функція держав Центральної Європи: теоретичні і практичні аспекти : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01. К. 22 с.
13. Грабарь В.Э. (1927). История воздушного права. *Вопросы воздушного права: сб. трудов секции воздушного права Союза Авиахим СССР и Авиахима РСФСР*. Вып.1. С. 39-40.
14. Гумін О.М., Пряхін Є.В. (2014). Адміністративно-правове забезпечення: поняття та структура. *Наше право*. № 4. С. 46–50.
15. Гусар О.А. (2015). Адміністративно-правова організація персоналу цивільної авіації: дис. на здобуття наук. ступ. канд. юрид.наук: 12.00.07. К.: НАУ. 223 с.
16. Дараганова Н.І. (2011). Юридична відповідальність за адміністративні правопорушення на повітряному транспорті: дискусійні питання. *Юридична наука* № 4-5. С.83-90.
17. Державна авіаційна служба України. (2020). Офіційний сайт.

Міжнародні угоди. <https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/ugodi-pro-povitryane-spoluchennya/>

18. Деякі питання вітчизняного авіабудування: розпорядження Кабінету Міністрів України від 10 травня 2018 р. № 429-р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/429-2018-%D1%80#n70>
19. Деякі питання Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами: постанова Кабінету Міністрів України від 13 травня 2020 р. № 417. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/417-2020-%D0%BF#Text>
20. Дручек О.М. (2013). Поняття адміністративноправового забезпечення прав, свобод та інтересів дитини органами внутрішніх справ України. *Форум права*. № 2. С. 123–128
21. Дубінчак В.М. (2010). Правоохоронна діяльність: сутність, суб'єкти, засоби забезпечення (теоретико-правовий аспект): автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. К. 20 с.
22. Дудченко О.Ю. (2019). Правоохоронна функція як одна з форм реалізації державної влади. *Правова позиція*. № 3 (24), С. 102-108. DOI <https://doi.org/10.32836/2521-6473-2019-3-102-108>
23. Дяченко В.І. (2003). Система правоохоронних органів : навч. посіб. Київ : КНЕУ. 320 с.
24. Журавльов Д. В. (2012). Особливості функціонування центральних органів виконавчої влади України як суб'єкта адміністративно-правового регулювання. *Актуальні проблеми права: теорія та практика*. № 25. С. 265-271.
25. Загальна теорія держави і права: підручник / за ред. М.В. Цвіка, О.В. Петришина. Харків: Право, 2002. 432 с
26. Загуменна Ю. О. (2011). Реалізація правоохоронної функції держави органами внутрішніх справ України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07.

К. 215 с.

27. Запорізька міська рада. (2018). Про затвердження міської цільової програми «Забезпечення належної та безперебійної роботи комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Запоріжжя»: рішення міської ради від 19.12.2018 №21. Офіційний сайт. https://zp.gov.ua/upload/content/o_1cvq2853m1e2u1r0o7l2oeq1u9f3a.pdf
28. Зуєва В.О., Черватюк В.Б. (2014). Правове регулювання авіації загального призначення в Україні: сучасні проблеми та перспективи розвитку. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. № 4(33). С. 11-16.
29. ИКАО. (2020, Май). Doc 10144. Справочник ИКАО для ВГА по вопросам управления рисками для безопасности полетов, связанными с COVID-19. https://www.icao.int/safety/SafetyManagement/Doc10144/10144_cons_ru.pdf
30. Ігонін Р.В. (2011). Поняття адміністративно-правового забезпечення функціонування системи судів загальної юрисдикції. *Адвокат*. № 1 (124). С. 36–40.
31. Ієрусалімова І. О. (2006). Механізм адміністративно-правового забезпечення прав і свобод людини та громадянина : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. К.: НАВС. 205 с
32. ICAO. (2020). Офіційний сайт. Держави-члени. <https://www.icao.int/about-icao/Pages/member-states.aspx>
33. ICAO. (2020). Офіційний сайт. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07 грудня 1944 року. URL: <https://www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx>
34. Карпенко О. В. (2014). Управлінські послуги в Україні: механізми надання органами влади: монографія. К. АМУ. 408 с.
35. Карпова Н. А. (2007). Правоохранительная функция правового

государства : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01. М. 212 с.

36. Клименко О. В. (2015). Адміністративно-правове забезпечення державної регуляторної політики у сфері господарювання : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. К., 227 с.
37. Ковтун О. В. (2008). Професійна діяльність фахівців авіаційної сфери як підґрунтя для формування їхньої автентичної мовленнєвої комунікації. *Наука і освіта*. № 8/9. С. 248–253.
38. Кодекс Украины об административных правонарушениях: Научно-практический комментарий / Под общей ред. А.С. Васильева. Издание пятое. Х.: ООО «Одиссей», 2004. 912 с.
39. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 7 грудня 1984 р. № 8073-Х. Відомості Верховної Ради УРСР. 1984. Додаток до № 52. Ст. 1122.
40. Колесников Є.Є. Поняття та особливості адміністративно-правового забезпечення захисту прав споживачів. *Форум права*. 2011, № 2. С. 432–438
41. Кононець В.П. (2018). Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліції щодо забезпечення публічного порядку та безпеки в аеропортах : монографія. Дніпро : ДДУВС. 156 с.
42. Корж-Ікаєва Т.Г. (2008). Адміністративно-правове забезпечення прав і свобод неповнолітніх: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. К., 219 с.
43. Корнієнко М.В. (2013). Правоохоронна діяльність: адміністративно-правовий аспект. *Науковий вісник Херсонського державного у-ту. Серія Юридичні науки*. Вип.3. Т.2. С. 34-36.
44. Костюченко О.Є. (2015). Визначення поняття «правове забезпечення». *Науковий вісник Національного університету державної податкової служби України*. № 1 (68). С. 11–16.
45. Купріянова В. С., Матюшенко І. Ю. (2015). Стан та перспективи

розвитку безпілотних літальних апаратів в Україні. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. № 50. С.334-340.

46. Лаврінчук І. (1999). Обставини встановлення правового статусу державного службовця. *Право України*. № 9. С. 98–102.
47. Мельник М. І., Хавронюк М.І. (2002). Правоохоронні органи та правоохоронна діяльність : навч. посіб. К. : Атіка, 576 с.
48. Мельник Р.С. (2010). Система адміністративного права України: монографія. Х.: Вид-во Харківського національного університету внутрішніх справ. 398 с.
49. Мельничук С.М. (2019). Правові форми реалізації функцій сучасної держави Україна. Дис. на здобуття наук. ступ. докт. юрид. наук.: спец.: 12.00.01. Київ: Національна академія внутрішніх справ, 478 с.
50. Мельничук С.М. (2015). Правоохоронно-правозастосовна діяльність здійснення функцій держави: проблеми сучасного розуміння. *Інформація і право*. № 2 (14). С. 152-160.
51. Мельничук Сергій Правоохоронно-правозастосовна діяльність здійснення функцій держави: проблеми сучасного розуміння. *Інформація і право*. 2015. № 2 (14). С. 152-160.
52. Москаленко С.І. (2018). Систематизація адміністративно-правових норм у галузі цивільної авіації в Україні. *Часопис Київського університету права*. № 2. С. 165-168.
53. Москаленко С.І. (2018). Організаційні та правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації в Україні: адміністративно-правова теорія і практика : автореф. дис ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. ПрАТ "ВНЗ "Міжрегіональна академія управління персоналом". Київ : [б.в.]. 412 с.
54. Московець В. І. (2007). Поняття та значення правоохоронної функції держави. *Митна справа*. № 5. С. 68-76.

55. Мукачевська міська рада. (2015). Про «Заходи підвищення ефективності функціонування ММКП «Міжнародний аеропорт Мукачево» на 2016 рік»: рішення від 24.12.2015 р. № 61. Офіційний сайт. <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:HywJLzZXIMJ:https://mukachevo-rada.gov.ua/npas/rishennya-5-pozachergovoi-sesii-mukachivskoi-miskoi-radi-7-go-sklikannya+&cd=4&hl=ru&ct=clnk&gl=by>
56. Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами про стан безпеки польотів з цивільними повітряними суднами України . Офіційний сайт. <http://nbaai.gov.ua/news/>
57. Никофорчук Д. Й., Сніцар О.М. (2004). Проблемні питання взаємодії оперативних підрозділів територіальних та транспортних ОВС. Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф. (Львів, 23 травня 2003 р.). Львів. С.76-84.
58. Общая теория государства и права: академический курс: в 2-х т. Т. 2. Теория права / под ред. М. Н. Марченко. М.: Зерцало, 1998. 518 с.
59. Одноволик Л. А., Вірченко Г. А., Незенко А. Й. (2013). Підхід до керування базовими геометричними параметрами фюзеляжу літака в контексті PLM-технологій. *Інформаційні системи, механіка та керування: науково-технічний збірник*. Вип. 9. С. 15–22. <https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/7411/1/p-3.pdf>
60. Ольховський Є.Б. (2004). Адміністративно-правові заходи забезпечення громадської безпеки : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Х.[Б.в]. 328 с.
61. Омельченко Н. Л. (2008). Теоретичні проблеми механізму реалізації законодавчої функції Верховної Ради України. Часопис Київського університету права. № 3. С. 118-127.
62. Онопенко П. В. (2005). Правоохоронні функції української держави: зміст і реалізація : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01. К., 21 с.

63. Опалева А.А. (1986). Конституционное право неприкосновенности личности и его обеспечение в деятельности органов внутренних дел: автореф. дис... канд. юрид. наук : спец. 12.00.01. М., 19 с.
64. Пашинський В.Й. (2017). Адміністративно-правове забезпечення оборони України. *Порівняльно-аналітичне право*. № 6. С. 252–255.
65. Перетерский И.С. (1927). Содержание и система воздушного права. *Вопросы воздушного права: сборник трудов секции воздушного права Союза Авиахим СССР и Авиахима РСФСР*. Вып. 1. С. 83-85.
66. Писарчук О.О. (2017). Основні етапи життєвого циклу та менеджмент об'єктів авіоніки : практикум за напрямом (спеціальністю) 173 «Авіоніка». Київ: НАУ, 2017. 61 с.
https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/34447/7/06_%d0%9e%d0%95%d0%96%d0%a6_%d0%9f%d0%a0.pdf
67. Повітряне право України: підруч. / За заг. ред. Костицького В.В., 2007. 550 с.
68. Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 року N 3167-XII. [Втратив чинність].
69. Повітряний кодекс України: Закон України від 19.05.2011 р. № 3393-VI. Голос України, 18.06.2011, № 110
70. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від 29 березня 2002 р. № 401 [Втратила чинність].
71. Похиленко І.С. (2019). Поняття авіаційної діяльності. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія : Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. № 3 (52). С.15-19.
72. Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации: Эксплуатация воздушных судов (Часть 1) / Документы ИКАО. <http://airspot.ru/library/book/ikao-prilozhenie-6-k-konventsii-o-mezhdunarodnoy-grazhdanskoy-aviatsii-ekspluatatsiya-vozdushnyh-sudov->

73. Про забезпечення авіаційної безпеки, посилення контролю та обмеження польотів українських повітряних суден у країнах з нестабільним становищем: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 23.02.2006 р. № 143. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0482-06#Text>
74. Про затвердження Авіаційних правил України "Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів": наказ Державної авіаційної служби України 27.12.2019, № 1817. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0352-20>
75. Про затвердження Авіаційних правил України "Правила сертифікації служб авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності": наказ Державної авіаційної служби України 05.02.2020, №218. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0458-20>
76. Про затвердження Авіаційних правил України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України»: наказ Державної авіаційної служби України та Міністерства оборони України від 6 лютого 2017 р. № 66/73. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0654-17>
77. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила охорони повітряних суден та інших важливих об'єктів цивільної авіації, забезпечення контролю доступу до них»: наказ Державної авіаційної служби України від 7 серпня 2019 р. № 1017. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0991-19>
78. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила сертифікації та затвердження зареєстрованих агентів, відомих вантажовідправників»: наказ Державної авіаційної служби України від 14.09.2020 р. № 1276. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1099-20>
79. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила сертифікації технічних засобів захисту цивільної авіації від актів незаконного

втручання»: наказ Державної авіаційної служби України від 19.12.2018, № 1339. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0188-19>

80. Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації»: наказ Державної авіаційної служби України від 05.07.2018 № 682. *Офіційний вісник України* від 16.10.2018. № 79. Стор. 44.
81. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на повітряному транспорті: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 02.11.2005 № 823. [наказ втратив чинність на підставі наказу Міністерства інфраструктури № 637 від 26.12.2011].
82. Про затвердження Інструкції про класифікацію авіаційного персоналу державної авіації України: наказ Міністерства оборони України від 05.01.2015 №3. *Офіційний вісник України*. 2015. №12. 207 с.
83. Про затвердження Концепції розвитку системи регулювання авіаційної діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2004 р. № 234-р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/234-2004-%D1%80#Text>
84. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом: постанова Кабінету Міністрів України від 10 березня 2017 р. № 134. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/134-2017-%D0%BF#Text>
85. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України : постанова Кабінету Міністрів України від 6 грудня 2017 р. № 954. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017-%D0%BF#Text>
86. Про затвердження Положення про єдину державну систему запобігання, реагування і припинення терористичних актів та мінімізації їх наслідків: постанова Кабінету Міністрів України від 18 лютого 2016 р. № 92.

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/92-2016-%D0%BF#Text>

87. Про затвердження Положення про розслідування авіаційних подій та інцидентів : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2010 № 159. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0590-10#Text>
88. Про затвердження Порядку взаємодії Державної авіаційної служби з правоохоронними органами з питань забезпечення безпеки цивільної авіації: постанова Кабінету Міністрів України від 26 червня 2019 р. № 550. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/550-2019-%D0%BF#Text>
89. Про затвердження Порядку взаємодії з припинення протиправних дій повітряних суден, які можуть використовуватися для вчинення терористичних актів у повітряному просторі України: постанова Кабінету Міністрів України від 7 лютого 2007 р. № 153. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/153-2007-%D0%BF#Text>
90. Про затвердження Порядку виконання завдань черговими силами з протиповітряної оборони Збройних Сил у мирний час: постанова Кабінету Міністрів України від 26 травня 2005 р. № 377. *Офіційний вісник України*. 2005. № 22. Ст. 1197.
91. Про затвердження Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 676. *Урядовий кур'єр*. 20.09.2017. № 176.
92. Про затвердження Порядку накладення і стягнення штрафів за порушення вимог законодавства на повітряному транспорті: наказ Міністерства інфраструктури України від 26.12.2011, № 637. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0073-12>
93. Про затвердження Правил авіаційного пошуку і рятування в Україні : наказ МВС України 16 березня 2015 р. № 279. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0364-15>
94. Про затвердження Правил виконання польотів безпілотними

авіаційними комплексами державної авіації України: наказ Міністерства оборони України від 8 грудня 2016 р. № 661.
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0031-17#n11>

95. Про затвердження Правил виконання польотів державної авіації України: наказ Міністерства оборони України від 5 січня 2015 року № 2.
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0082-15#n11>
96. Про затвердження Правил інформаційного забезпечення системи управління безпекою польотів повітряних суден цивільної авіації України: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України 19.03.2009 № 295. *Офіційний вісник України*. 2009. № 31. С. 83.
97. Про затвердження Правил польотів державної авіації в повітряному просторі України: наказ Міністерства оборони України від 9 грудня 2015, № 700. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1622-15#n11>
98. Про затвердження Правил пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації України: наказ Міністерства оборони України від 29.12.2016, № 736. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0175-17#Text>
99. Про затвердження Правил проведення службового розслідування актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації: наказ Міністерство транспорту та зв'язку України від 02.11.2010, № 804.
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0106-11#Text>
100. Про затвердження Правил реєстрації державних повітряних суден України та Правил сертифікації екземпляра державного повітряного судна України: наказ Міністерства оборони України від 07.02.2012, № 63. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0334-12#Text>
101. Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів в авіації Збройних Сил України. № 256.
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0386-10#Text>
102. Про затвердження Правил розслідування надзвичайних подій та пошкоджень цивільних повітряних суден на землі в Україні: наказ

- Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 18.11.2004 № 188. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1541-04#Text>
103. Про затвердження Правил сертифікації навчально-тренувальних: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 09.12.2005 № 936. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0063-06>
104. Про затвердження Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2008 р. № 1656-р. <https://www.kmu.gov.ua/npras/183540635>
105. Про затвердження Технічного регламенту з екологічного маркування: Постанова Кабінету Міністрів України; Технічний регламент, План, Заходи від 18.05.2011 № 529.[Втратила чинність 11.01.2018].
106. Про заходи щодо вдосконалення організації та проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування: постанова Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2012 № 1037. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1037-2012-%D0%BF#Text>
107. Про заходи щодо впорядкування діяльності з міжнародних повітряних перевезень товарів військового призначення та подвійного використання : Указ Президента України від 25 грудня 2003 р. № 1488/2003. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1488/2003#Text>
108. Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні: Указ Президента України від 15 січня 1998 р. № 17/98. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/17/98#Text>
109. Про оборонні закупівлі: Закон України від 17.07.2020 № 808-IX. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/808-20/ed20200717#n21>
110. Про перевірку діяльності авіаційних транспортних компаній України: розпорядження Президента України від 15 січня 2003 р. № 8/2003-рп. <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/8/2003-%D1%80%D0%BF#Text>

111. Про припинення здійснення процедур сертифікації, реєстрації, перереєстрації, супроводження діяльності та надання прав на експлуатацію повітряних ліній SMARTWINGS HUNGARY KRT :наказ Державної авіаційної служби України від 19.11.2020 р. №1862.
<https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2016/01/1862.pdf>
112. Про ратифікацію Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Польща про повітряне перевезення: Закон України від 16.06.2016 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1425-19#n5>
113. Про ратифікацію Угоди між Урядом України та Урядом Сполучених Штатів Америки про повітряні перевезення: Угода, ратифікована Законом України від 04.11.2015 № 751-VIII
https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/840_170#Text
114. Про схвалення Концепції Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки: розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 листопада 2020 р. № 1412-р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1412-2020-%D1%80#Text>
115. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p>
116. Пчолкін В. Д. (2004). Поняття, сутність та завдання взаємодії оперативних підрозділів органів внутрішніх справ. Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф. (23 травня 2003 р.). Львів. С. 93–104.
117. Римарчук Г.С. (2013). Адміністративно-правове забезпечення права інтелектуальної власності: автореф. дис. ... канд. юрид. наук.: 12.00.07. Львів, 18 с.
118. Сажнів І. В. (2000). Деякі питання щодо визначення поняття «правоохоронна функція держави». *Вісник Запорізького юридичного*

інституту. № 4. С. 62–71.

119. Сердюк В. П., Сердюк Є. В., Фаст О. О. (2018). Актуальні питання законодавчого врегулювання розслідування авіаційних подій в Україні. *Актуальні проблеми держави і права*. Вип.80. С. 137-146.
120. Скакун О. Ф. (2011). Теорія права і держави: підручник. К. : Алерта; КНТ; ЦУЛ, 520 с.
121. Стадніченко М.Г., Фененко О.О., Варваров В.В. (2016). Методика прогнозування ресурсу конструкційних матеріалів силових елементів планера літального апарату військового призначення. *Наука і техніка Повітряних Сил Збройних Сил України*. № 1(22). С. 41-45.
122. Степаненко К. В. (2009). Адміністративно-правове забезпечення прав і свобод громадян України за кордоном: автореф. дис... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07. Д., 19 с.
123. Теорія управління в органах внутрішніх справ : навч. посіб. / за ред. В. А. Ліпкана. К. : КНТ, 2007. 884 с.
124. Філіппов А.В. (2013). Адміністративна відповідальність за правопорушення на повітряному транспорті в законодавстві України: актуальні проблеми. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. №2. С. 61-67.
125. Філіппов А.В. (2011). Юридична відповідальність за порушення вимог правових норм в сфері безпеки цивільної авіації. *Повітряне право України: навч. посіб.* / Ред. В.В. Костицький. Дрогович: Коло, 550 с.
126. Хитра І.Я. (2011). Адміністративно-правове забезпечення діяльності банків в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук.: 12.00.07. Київ, 17 с.
127. Шай Р. Я. (2014). Суб'єкти реалізації правоохоронних функцій держави. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. №807. С. 93–100. http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnulpurn_2014_807_18
128. Шереметьєва Є.Т. (2009). Теоретичні та методологічні основи

дослідження повітряного права України. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія : Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. № 1 (10). С. 7–11.

129. Шкребець Є.Ф. (2016). Адвокатура України: адміністративно-правове забезпечення діяльності на сучасному етапі : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 220 с.
130. Юридична енциклопедія: в 6 т. / редкол.: Ю. С. Шемшученко та ін. Київ: «Укр. енцикл.», 1998. Т. 1: А-Г. 672 с.
131. Юридична наука та правоохоронна діяльність : зб. наук. допов., статей і тез курсантів, слухачів та студ. Вип. 9 / голова редкол. О. В. Негодченко. Дніпропетровськ : Дніпропетр. юрид. ін-т МВС України, 2007. 228 с.
132. Avianews.com. (2019). Что происходит с самолетами после списания. https://www.avianews.com/interestingaviation/2019/10/01/plane_after_writeoff/